

جامعة 8 ماي 1945 قالمة

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

تحت عنوان:

دور الأنشطة اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الدولية
- دراسة تحليلية لميناء عنابة- خلال الفترة (2021_2023)

تحت إشراف الأستاذة:

• عمرون وسام

من إعداد:

• هميسي مهدي

• هميسي عبد الرحمان

السنة الجامعية: 2023/2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

من خلال هذا العمل أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذة المشرفة "عديون إبتسام"
التي ساندتنا منذ بداية العمل ولم تبخل علينا بأي مساعدة كانت، فكانت نعم
الأستاذة ونعم الموجه والمرشد.

بارك الله فيك وأدامك.

نمد الله سبحانه وتعالى ونشكركه على نعمه

كما نتقدم بيزيل الشكر والتقدير إلى كل طاقم مبناء عناية على حسن الضيافة
والمعاملة.

كما نتقدم بالشكر والامتنان لكل أسرة جامعة 8 ماي 1945 قائمة على الجهد
المبذول لضمان السير الحسن للدراسة.

الإهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

رب أودعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي وأن أعمل صالحا ترضاه وأو خلني برحمتك في عبادك

الصالحين " - النمل 19 -

الحمد لله الذي وفقنا لإنجاز هذا العمل والصلوة والسلام على أشرف

المرسلين سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم.

أسدي ثمرة هذا العمل المتواضع إلى الوالدين الكريمين وفانا لبذلهما

وعطا نهما الدائم حفظهما الله.

إلى الأعمدة التي ارتكزت عليها صعودا، إخوتي وأخواتي رعاهم الله.

إلى كل الأهل، الأصدقاء والزملاء

ملخص

تهدف هذه الورقة البحثية إلى معرفة دور الأنشطة والخدمات اللوجستية في تحسين أداء الموانئ البحرية ومدى تأثيرها على التجارة الخارجية من خلال التطرق إلى ميناء عنابة وإظهار إمكانياته في هذا المجال. وقد توصلت الدراسة إلى أن الأنشطة التجارية التي تتم عبر ميناء عنابة متنوعة من تصدير واستيراد البضائع على اختلاف أنواعها، حركة الحاويات، وحركة سفن نقل البضائع، إضافة إلى عملية نقل المسافرين كما أنه يعتبر محورا رئيسيا للتجارة في حوض البحر الأبيض المتوسط. إلا أن المبادلات التجارية التي تمت عبر ميناء عنابة خلال فترة الدراسة، اتصفت بعدم التوازن بين الواردات والصادرات نظرا لسياسة تخفيض حجم الواردات .

الكلمات المفتاحية : أنشطة لوجستية موانئ بحرية ميناء عنابة تجارة خارجية .

The contribution of this research paper is to know the role of the activities and logistical services in sea ports and the extent of their impact on foreign trade by addressing the port of annaba, and demonstrating its capabilities in this field. The study found that the commercial activities that take place through the port of Bejaia are varied from exporting and importing goods of various kinds, container traffic, the movement of cargo, in addition to the transportation of passengers. It is also considered as a major axis of trade in the Mediterranean basin. During the study period, the foreign trade In the port of annaba was characterized by an imbalance between imports and exports due to Import reduction policy.

Keywords: Logistical activities, sea ports, annaba port, foreign trade.

فهرس المحتويات

البسمة

الشكر والتقدير

الإهداء

الملخص

فهرس المحتويات.....	ص 1-III
فهرس الجداول	ص IV
فهرس الأشكال	ص V
مقدمة	ص أ
الفصل الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيات	ص 01
تمهيد	ص 02
المبحث الأول: ماهية اللوجستيات	ص 03
المطلب الأول: التطور التاريخي للوجستيات	ص 03
المطلب الثاني: تعريف اللوجستيات ومراحل تطورها	ص 06
المطلب الثالث: أهمية وأهداف المنظومة اللوجيستية	ص 11
المبحث الثاني: مفهوم الأنشطة اللوجستية ودور التكنولوجيا في تطويرها	ص 15
المطلب الأول: مفهوم الأنشطة اللوجيستية	ص 15
المطلب الثاني: أنواع الأنشطة اللوجستية	ص 16
المطلب الثالث : دور التكنولوجيا في تطوير أنشطة اللوجستية	ص 19
المبحث الثالث : ماهية شبكة الإمداد	ص 20
المطلب الأول : مفهوم شبكة الإمداد	ص 20
المطلب الثاني :أهمية شبكة الإمداد	ص 23
المطلب الثالث: أهداف شبكة إمداد	ص 24
ملخص الفصل الأول	ص 26
الفصل الثاني : الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية	ص 27
تمهيد	ص 28
المبحث الأول : ماهية التجارة الخارجية والموانئ البحرية	ص 29

المطلب الأول : ماهية التجارة الخارجية	ص 29
المطلب الثاني : مفهوم الموانئ البحرية وتطورها	ص 34
المطلب الثالث : وظائف الموانئ البحرية وأهميتها	ص 45
المبحث الثاني : الأنشطة اللوجستية في الموانئ	ص 47
المطلب الأول : المفاهيم اللوجستية بالموانئ	ص 47
المطلب الثاني : ماهية المراكز اللوجستية وأهميتها	ص 51
المطلب الثالث : أهمية الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية	ص 54
المبحث الثالث : أهمية الأنشطة اللوجستية في الموانئ في التجارة الدولية	ص 60
المطلب الأول : مزيج الأنشطة اللوجستية في الموانئ	ص 60
المطلب الثاني : مهام الأنشطة اللوجستية	ص 62
المطلب الثالث : مبررات الاهتمام بالأنشطة اللوجستية	ص 63
ملخص الفصل الثاني	ص 64
الفصل الثالث : واقع الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية دراسة حالة ميناء عنابة (2021_2023).....	ص 65
المبحث الأول: التعريف بميدان الدراسة	ص 66
المطلب الأول: نبذة تاريخية عن تطور مؤسسة ميناء عنابة	ص 66
المطلب الثاني: التعريف بالمؤسسة المينائية	ص 67
المطلب الثالث: عرض وشرح الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية لميناء عنابة	ص 70
المطلب الرابع: عرض مكان الدراسة مع الشرح (مديرية التجارة)	ص 74
المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية لميناء عنابة	ص 76
المطلب الأول : الخدمات المتعلقة بالسفن	ص 76
المطلب الثاني : الخدمات المتعلقة بالبضائع	ص 79
المطلب الثالث : مشاكل ميناء عنابة	ص 83
المبحث الثالث : مساهمة الأنشطة اللوجستية لميناء عنابة في التجارة الدولية خلال الفترة (2021- 2023)	ص 84
المطلب الأول : النشاط الإجمالي لميناء عنابة الاستيراد والتصدير	ص 84

المطلب الثاني :حركة الملاحة والنشاط الحاويات لميناء عنبة خلال الفترة (2021 - 2023)	ص.... 86
المطلب الثالث : جودة الخدمة المقدمة في ميناء عنابة (2021 - 2023)	ص..... 91
خلاصة الفصل الثالث	ص..... 93
خاتمة	ص..... 94
قائمة المراجع	ص..... 97
قائمة الملاحق	ص..... 103

الصفحة	العنوان	الرقم
10	الفرق بين مراحل اللوجستيك	01
56	تميز الموانئ الجافة عن غيرها من المفاهيم الأخرى	02
59	مزيج الأنشطة اللوجستية في الموانئ	03
83	النشاط الإجمالي لميناء عنابة (الاستراد والتصدير)	04
85	حركة الملاحة لميناء عنابة خلال الفترة (2021-2023)	05
86	فرق حجم نشاط السلع العامة بين سنة 2022 و 2023	06
88	الفرق بين عدد السفن بين سنة 2022-2023	07
89	نشاط الحاويات لميناء عنابة خلال الفترة (2021-2023)	08
89	الفرق بين عدد الحاويات بين سنة 2022 و سنة 2023	09
90	متوسط مكوث السفن في ميناء عنابة خلال السنوات 2021-2022-2023	10
91	مدة انتظار السفن في البلندر	11
91	مدة رسو السفن على الرصيف	12

الصفحة	العنوان	الرقم
08	العملية اللوجستية	01
14	أهداف اللوجستيك السبعة	02
24	أهمية شبكة الإمداد	03
25	أهداف شبكة الإمداد	04
69	شكل توضيحي للهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء عنابة	05
73	الهيكل التنظيمي لمديرية التجارة بميناء عنابة	06
81	معدات ميناء عنابة الخاصة بالشحن والتفريغ	07

مقدمة

تتميز بيئة الأعمال اليوم بمجموعة من التحولات والتغيرات السريعة والمتلاحقة مما أدى الى ظهور مفاهيم جديدة تتماشى وهذه التحولات، فزيادة تحرير الأسواق وزيادة حدة المنافسة دفع بالمنظمات إلى البحث عن جميع السبل التي تضمن تميزها وحفاظها على حصتها في السوق، كما و قد ساعد كبر حجم المنظمات و تعدد أنشطتها إلى تلاشي فكرة تقارب أماكن الإنتاج والاستهلاك جغرافيا فالنقسيم الدولي للعمل أدى إلى توزيع العملية الإنتاجية بين مختلف دول العالم بحيث تقوم كل دولة بإنتاج جزء من المنتج النهائي.

و بما أن الإنتاج أصبح دوليا فهو يحتاج إلى إمداد "هذا المصطلح الجديد الذي زاد الاهتمام به على الصعيدين الأكاديمي والتطبيقي من قبل منظمات الأعمال وغيرها من المنظمات الأخرى، باعتباره كأحد الأنشطة الحيوية والمهمة في وقتنا الراهن والتي تتضمن فهما كاملا عن كيفية التعامل مع الفروق في المسافات والعملات والتعريفات الجمركية والثقافات والظروف السياسية والاجتماعية خصوصا مع كبر حجم المنظمات وتوسع أنشطتها وخطوط إنتاجها في الأسواق الدولية كما وأن نقطة فهم هذا المصطلح هي الزبون باعتباره لب ومحور عمل المنظمة، بحيث تكون قادرة على توفير السلع والمنتجات له في الوقت والمكان المناسبين وكذلك بالحالة أو الشكل المرغوب فيه، بالإضافة إلى تمكينها من الحصول على ميزة تنافسية في الأسواق، ونجد أن العديد من المؤسسات الاقتصادية والشركات العالمية الرائدة اعتمدت إستراتيجية إدارة شبكة الإمداد، كآلية للنمو والتوسع الخارجي وتبديل العلاقة التنافسية بالتعاون، ومن ثم تحقيق التكاملية وتعزيز الميزة التنافسية.

وفي ظل مفهوم شبكة الإمداد نجد أن هناك مجموعة من الوظائف المتكاملة فيما بينها من أجل تحقيق المنفعة المكانية والزمنية وتخفيض التكاليف الإجمالية، وأبرز هذه الوظائف النقل الذي يمثل حلقة وصل بين المؤسسات والموردين من جهة، وبين المؤسسات والزبائن من جهة أخرى، كما أنه يمثل نسبة كبيرة من تكاليف إدارة شبكة الإمداد.

وفي هذا السياق المتعلق بالنقل نجد أن الموانئ البحرية برزت أهميتها باعتبار انها المحرك الرئيسي للتجارة الخارجية وأضححت الدول في ظل العولمة تتسارع وتتنافس في سباق نحو امتلاك اكبر قدر من الموانئ الكبيرة

و المهياة بأحدث الوسائل والتجهيزات وأحدث التكنولوجيا واستغلال الموارد المادية والبشرية بأفضل ما يمكن لتنفيذ وظائفها والأنشطة الاستراتيجية اللوجستية المختلفة والمتنوعة بأقل التكاليف وأقل وقت ممكن وتحسين جودة خدماتها.

ومن خلال ما سبق نطرح الإشكالية التالية:

ما مدى مساهمة الأنشطة اللوجستية لميناء عنابة في التجارة الدولية خلال الفترة (2021-2023)؟

الأسئلة الفرعية: وقد ارتأينا أن نقف على بعض الأسئلة الفرعية التي من شأنها الإجابة على متطلبات هذا الموضوع وهي كالتالي:

1- ما المقصود بالأنشطة اللوجستية؟

2- ما هي أهمية الأنشطة اللوجستية؟

3- ما هي الأنشطة اللوجستية الموجودة في ميناء عنابة؟

4- ما مدى تأثير عمليات شبكة الإمداد في مؤسسة ميناء عنابة ؟

• **فرضيات الدراسة :** ومن خلال الإشكالية والتساؤلات الفرعية يمكن صياغة الفرضيات الآتية:

1- هي مجموعة الأنشطة التي تسمح بتموين المواد الخام للمؤسسة وانتقال السلع للزبون

2- تكمن أهميتها في كونها اساس ومحور اللوجستيك

3- تكمن في تفريغ الحاويات ونقلها وتخزين البضائع

• **أسباب الدراسة:** لا يخلو أي موضوع من دوافع تثير رغبة الباحث، وموضوع دراسة اللوجستيك والموانئ البحرية يشكل أحد التحديات.

- **الأسباب الذاتية:** السبب الرئيسي لاختيار الموضوع هو الميول الشخصي إليه كونه يندرج ضمن اختصاصنا.

- الأسباب الموضوعية:

- اعتبار موضوع اللوجستيك من المواضيع الحديثة والمهمة التي يراهن عليها معظم الباحثين و الأكاديميين.

- محاولة المساهمة العلمية ولو بالشيء القليل في هذا الموضوع.

• **أهمية الدراسة:** تظهر أهمية الدراسة من أهمية الدور الذي تلعبه الأنشطة اللوجستية في الموانئ البحرية من خلال تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية وزيادة نمو وحجم وازدهار التجارة الدولية وكذلك الحاجة الماسة الى معرفة الأنشطة اللوجستية في ميناء عنابة بشكل خاص ثم استخلاص النتائج والوقوف على المشاكل أو السلبيات الموجودة على مستوى الأنشطة اللوجستية ومحاولة ايجاد توصيات لمحاولة تحسينها.

• **أهداف الدراسة:** تبرز أهداف الدراسة في ما يلي:

- محاولة الإلمام بمختلف المفاهيم المتعلقة بالإمداد ومختلف وظائفه؛

- إبراز دور الأنشطة اللوجيستية في المؤسسة؛

- محاولة الإجابة على الإشكالية المطروحة من خلال دراسة نظرية وتطبيقية بمؤسسة ميناء عنابة.

• **منهج الدراسة:** من خلال موضوعنا هذا قمنا باستخدام المنهج الوصفي والتحليلي، فكان وصفيًا من

خلال تطرقنا إلى المفاهيم الأساسية المتعلقة بشبكة الإمداد والموانئ البحرية والتجارة الدولية، أما

تحليلي فكان من خلال تحليل الاحصائيات والارقام المتعلقة بمؤسسة ميناء عنابة تحليلًا موضوعيًا

بالاعتماد على التقارير والوثائق الرسمية المأخوذة من المؤسسة بالإضافة إلى معاينتنا الميدانية

ومقابلاتنا العديدة مع مسؤوليها من إداريين وعمال بمختلف درجاتهم.

• **الدراسات السابقة:**

1- دراسة بن سبع إلياس بعنوان " استعمال الأساليب الكمية في إدارة النقل- دراسة حالة شركة نفضال

تلمسان" مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة تلمسان 2010، حيث حاول

الباحث من خلال هذه الدراسة إبراز أهمية وظيفة النقل في شبكة الإمداد و محاولة ترشيد قرارات تسيير هذه

الوظيفة بالاعتماد على الأساليب الكمية (أساليب بحوث العمليات)، و ذلك باستخدام نظرية الشبكات (نظرية التدفق الاعظمي) لإيجاد أعظم تدفق لأحد أهم منتجات الشركة في شبكة النقل الخاصة بها، من أهم ما توصل إليه الباحث هو أن لأساليب بحوث العمليات بصفة عامة و نظرية الشبكات بصفة خاصة دور فعال في ترشيد قرارات تسيير وظيفة النقل في شبكة الإمداد.

2- دراسة رصاع حياة بعنوان " دور اللوجستيك في تطوير الموانئ البحرية - دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران " أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران 2019، حيث حاولت الباحثة من خلال هذه الدراسة معرفة دور العمليات اللوجستية في تطوير الموانئ و إبراز أهمية الخدمات اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية عبر المقارنة بين التطبيقات اللوجستية في كل من ميناء وهران بالجزائر و ميناء روتردام بدولة هولندا.

3- كتاب ثابت عبد الرحمان إدريس، " مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستي: الإمداد والتوزيع المادي"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، يعتبر من المراجع الهامة التي ساهمت في توسع المفاهيم الاصطلاحية حول وظيفة النقل في شبكة الإمداد و إدارة الأعمال اللوجستية.

4- بن تومي جهاد الدين، بورديمة وائل، دراسة شبكة الامداد والنقل - دراسة حالة - مؤسسة عنابة، مذكرة تخرج مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2021-2022 لإبراز أهمية الامداد و خاصة النقل في المؤسسات.

• **صعوبات الدراسة:** من أهم الصعوبات التي واجهتنا في دراسة موضوعنا نجد:

- طبيعة الموضوع في حد ذاته حيث يضم الكثير من المفاهيم المتداخلة والحديثة خاصة في شبكة الإمداد.

- قلة الدراسات والبحوث في مكتبتنا التي تتعلق بشبكة الإمداد.

- نقص المصادر والاحصائيات المتعلقة بموضوعنا على مستوى مصلحة التريص بمؤسسة ميناء عنابة.

• **هيكل الدراسة:** للإجابة على الإشكالية المطروحة للدراسة والإحاطة بتساؤلاتها الفرعية، وللتحقق من

الفرضيات المصاغة سابقا، اعتمدت دراستنا جزء نظري الغرض منه إعطاء المفاهيم الخاصة

باللوجستيك، شبكة الإمداد والتجارة الخارجية والموانئ البحرية، أما الجزء الثاني من الدراسة قمنا فيه بدراسة ميدانية بمؤسسة ميناء عنابة.

من أجل تحقيق أهداف الدراسة و الإلمام بمختلف جوانبها قمنا بتقسيم بحثنا إلى ثلاثة فصول:

• **الفصل الأول:** تحت عنوان مفاهيم عامة حول اللوجستيك، قمنا بتقسيمه إلى ثلاثة مباحث، المبحث الأول تناولنا فيه ماهية اللوجستيك، المبحث الثاني تطرقنا فيه إلى الأنشطة اللوجستية وشبكة الامداد، أما المبحث الثالث فكان بعنوان ماهية شبكة الامداد.

• **الفصل الثاني:** جاء تحت عنوان الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية، حيث قسمناه إلى ثلاث مباحث، المبحث الأول تناولنا فيه ماهية التجارة الدولية والموانئ البحرية، والمبحث الثاني تطرقنا فيه الأنشطة اللوجستية في الموانئ، وأخيرا في المبحث الثالث والذي كان بعنوان أهمية الأنشطة اللوجستية في الموانئ في التجارة الدولية.

• **الفصل الثالث:** فهو عبارة عن دراسة تطبيقية، حيث حاولنا إسقاط ما تطرقنا إليه في الجانب النظري على واقع إحدى المؤسسات الجزائرية والمتمثلة في مؤسسة ميناء عنابة، حيث كان بعنوان دراسة تطبيقية دور الأنشطة - دراسة حالة ميناء عنابة خلال الفترة 2021-2023 ، وقد قسمناه إلى ثلاث مباحث تطرقنا في المبحث الأول التعريف بميدان الدراسة ، أما المبحث الثاني الخدمات اللوجستية لميناء عنابة، والمبحث الثالث مساهمة الأنشطة اللوجستية لميناء عنابة في التجارة الدولية (2021-2023)

وقد سبق هذه الفصول مقدمة وختمتها خاتمة التي لخصنا فيها عدة نتائج توصلنا إليها مكنتنا من

إبداء بعض الاقتراحات.

الفصل الأول:

مفاهيم عامة حول اللوجستيات

تمهيد:

يعتبر موضوع الإمداد من المواضيع الهامة و الحديثة، حيث لم يبدأ الاهتمام به إلا أثناء الحرب العالمية الثانية أين تم تطبيقه في المجال العسكري و هذا بتوفير متطلبات الحرب من ذخائر و مواد غذائية بطريقة و وقت مناسبين، أما اقتصاديا فقد بدأ الاهتمام بالإمداد للضرورة الملحة التي تفرضها المؤسسة الناجمة عن تطور المؤسسات، و التي تتطلب تقليل التكاليف و تحسين الخدمات للزبائن من ناحية الكم و النوع من أجل تحقيق مردودية عالية و توسيع نشاطها و فتح مجالات أوسع للتبادل إلى جانب حصولها على مكانة داخل السوق الذي يتسم بالمنافسة الشديدة.

فالإمداد أصبح وظيفة مهمة من وظائف المؤسسة الإنتاجية و التجارية فيما يتعلق بالاحتياجات المادية المتضمنة التموين، الإنتاج و التوزيع و كذلك تدفق المعلومات.

لذلك سنحاول في هذا الفصل فهم ماهية الإمداد و تسليط الضوء على مختلف العمليات المتعلقة به في

المؤسسة.

المبحث الأول: ماهية اللوجستيات

إن اللوجستيات في عصرنا الحالي تعتبر العصب الذي يتحكم في التجارة العالمية فمعظم الشركات والمؤسسات العالمية والدول إن لم نقل كلها وجها تحاول التحكم في اللوجستيات الدولية و لذلك سنحاول في هذا المبحث الأول فهم ماهية اللوجستيات من خلال ابراز نبذة تاريخية في المطلب الأول وتعريفها و ذكر مراحل تطورها في المطلب الثاني و أخيرا في المطلب الثالث ابراز أهميتها و أهدافها.

المطلب الأول: التطور التاريخي للوجيستيات

إن دراسة تاريخ اللوجستيك تعني دراسة الوقائع و الأحداث التي حدثت في الماضي على هذا النوع من الخدمات التي تهدف لإدارة التدفقات و دراسة تاريخ اللوجستيك تقودنا إلى دراسة الفكر اللوجستي في الرياضيات و العلوم العسكرية و أيضا دراسة تاريخه في المؤسسة.

و يعود أصل كلمة اللوجستيك الى اللغة الاغريقية القديمة و تأتي كلمة " لوجوس " و تعني الحساب، الاستنتاج من المنظور الرياضي و كذلك الكلمة اللاتينية التي لها نفس المعنى و يعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون (428-348 ق م) هو أول من استعمل كلمة لوجستوك.¹

أولا: الفكر اللوجستي في الرياضيات

استخدمت كلمة اللوجستيك لأول مرة في عام 1614^٢ للدلالة على الأمور المتعلقة بالاستنباط العقلي، ثم استخدمت في عام 1656^٣ للدلالة عن فن العمليات الأولية للحسابات الرياضية، و قد أخذت هذه العمليات في التطور حتى عام 1727^٤ حيث شملت اللوغريتميات، المنحنيات، الحسابات الفلكية، المعادلات والكسور، كما نجد في الاقتصاد الرياضي نموذج رياضي يسمى logit model، و اسم هذه المعادلة هو logit حيث انه مستمد من كلمة logistic.

¹ - عبد العزيز بن قيراط، أداء وجوده الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة دراسة حالة مشروع اللوجستيك، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، في علوم: التسيير، تخصص: اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2010، ص2.

ثانيا: اللوجستيك في العلوم العسكرية

تعني الكلمة اليونانية logisteuo قبل كل شيء أدار، وقد استخدم الجيش اليوناني هذا المصطلح لتحديد الأنشطة التي تمكن من الجمع بين عاملين أساسيين في إدارة التدفقات هما: المكان و الزمان. ففي القرن الرابع قبل الميلاد سلط H.Nikolopoulou الضوء على الحاجة لاستعمال شاحنات الطعام لتوفير مؤونة الجيش، أما الاسكندر الأكبر أمر بحرق جميع هذه العربات قبل الشروع في رحلته البحرية حول آسيا و ذلك لكي لا تعيق تحركات جيشه، حيث فكر في سبق حركات جيوشه بتنظيم المؤونة و الإمدادات، أيضا القائد الروماني خوليو قيصر أمر بإنشاء وظيفة logista حيث يكلف الضباط بالاهتمام بتحركات الفيالق الرومانية من أجل تنظيم التخييمات الليلية و إنشاء مخازن في المدن المختلفة.

في القرن 17 بفرنسا وبالضبط عام 1670¹ اقترح أحد مستشاري الملك لويس 14 حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت بالجيش في تلك الفترة، و كان الاقتراح بعمل رتبة تسمى marchal general de logics كانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط، اختيار المواقع، تنظيمات التنقلات والإمداد، أما سنة 1806²، انشأ نابليون مجموعة خاصة بالإدارة و هي عبارة عن مجموعات من الحرس الامبراطوري تتألف من الخبازين و الجزارين و الحرفيين مكلفين بضمان تموين الجيوش و في سنة 1836³ تم تقسيم الجيش الى خمس قطاعات: الاستراتيجي، التكتيكي، الهندسي، اللوجستي، التكتيكات الصغيرة. وعرف اللوجستيك آنذاك بفن تحريك الجيوش و في الحرب العالمية الثانية كان اللوجستيك أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء اثناء هبوطهم على شواطئ نورماندي في جوان 1944⁴.

ثالثا: الفكر اللوجستي في المؤسسة

ظهر التفكير اللوجستي بالمؤسسات الصناعية في بداية الستينات من القرن الماضي،¹ و لكن تطبيقه الفعلي كان في منتصف السبعينات في الولايات المتحدة الأمريكية و أوائل الثمانينات في أوروبا، ونجد أن اللوجستيون العسكريون المنتهية خدمتهم هم الممثلين الأوائل للوجستيات المؤسسة بالإضافة للباحثين في مجال العلوم الادارية مثل heskett في الو.م.أ، tixler math و collin في فرنسا فالفكر اللوجستي المدني وضع بالتوازي مع الفكر اللوجستي العسكري و ذلك باختلاف الغايات و الأهداف و لكن المشاكل الأساسية تبقى نفسها.

¹ - مرجع نفسه، ص3.

ويرى كل من Lampert et stock أن تاريخ مصطلح اللوجستي يرجع الى عام 1901¹، حيث أجريت دراسة بالو.م.أ حول التكاليف و العوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع، و هو ما اعتبره الكاتبان أول دراسة في اتجاه ما يعرف الآن باللوجستيك.

كما و لقد كانت هناك عدة عوامل و أسباب ساعدت على ظهور اللوجستيك في المؤسسة يمكن أن نذكر منها ما يلي:²

- **الخبرات العسكرية:** لقد ظهر مفهوم اللوجستيك أساسا في المنظمات العسكرية و بصفة خاصة خلال الحرب العالمية الثانية التي شهدت أكبر و أدق عمليات اللوجستيك العسكري من خلالها نقل آلاف من المعدات و الأفراد و الأغذية.
- **تطور مفهوم التحليل الكلي لعناصر التكلفة:** يقوم هذا المفهوم على تحليل عناصر تكاليف الأنشطة المرتبطة ببعضها البعض حيث ساعد التحليل الكلي لعناصر التكلفة اللوجستية على مزج أنشطة اللوجستيك المختلفة.
- **تطور مدخل النظم:** إن مدخل النظم لا يعتمد على التخصيص كأساس لتكوين الوظائف إنما يعتمد في تكوين هذه الأخرجة على جميع الأنشطة ذات علاقات الارتباط القوية و لقد ساهم هذا المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة المرتبطة بعملية تدفق المواد و وضعها داخل إطار إداري موحد و هو الإطار الخاص بإدارة اللوجستيك.
- **تغيري انماط الاستهلاك:** أصبح المستهلكون يطالبون بنوعيات متعددة من السلع و ذلك مرور من السلع الغذائية و إلى السيارات، هذا أدى إلى الزيادة في عدد المنتجات البديلة لخدمة نفس الطلب و بالتالي زيادة حجم المخزون.
- **الاهتمام بمستويات الخدمة المقدمة للمستهلك:** أدى هذا الاهتمام إلى اتجاه رجال التسويق و الإنتاج نحو نظام اللوجستيك من أجل تقديم أفضل مستوى ممكن من الخدمة بأقل تكلفة إجمالية.

¹ عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأ المعارف، الاسكندرية، مصر، 2000، ص 23.

² - مجذاتي سلسبيل، غزلاني كنوز قطر الندى، آثار اللوجيستيك على جودة الخدمة دراسة حالة مؤسسة اتصالات الجزائر -وكالة قالمة-، مذكرة تخرج مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، تخصص: إدارة الأعمال، كلية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2022، ص 5 .

- الاهتمام بتنظيم قنوات التوزيع: انتشرت الدراسات التي اهتمت بقنوات التوزيع و التي يرتبط بها من اعتبارات خاصة بالوقت و المكان و درجة الخطر، و ساعدت هذه الدراسات على إظهار أهمية توحيد و تجميع الجهود بتدفق السلع المختلفة سواء الواردة إلى المنشأة أو الصادرة منه.
- الثورة الاقتصادية و ثورة التكنولوجيا و لسد المعلومات: ساعد ظهور العولمة و تحرير التجارة على تلاشي فكرة تقارب أماكن الانتاج و الاستهلاك حيث ظهر اللوجستيك لسد هذه الفجوة كما أن التقدم في التكنولوجيا المعلومات ساعد على تحقيق التكامل بين الأنشطة الخاصة باللوجستيك و تحقيق و فورات في تكاليف توريد و التوزيع.

المطلب الثاني: تعريف اللوجستيات و مراحل تطورها

لفهم اللوجستيات و دراستها لابد أولاً من وضع تعريف لها و كذلك التطرق لمراحل تطور اللوجستيات، والفترات الزمنية التي مرت بها وخصائص كل مرحلة و التعرف على خصائصها.

أولاً: تعريف اللوجستيات

- 1- **التعريف اللغوي:** ان مصطلح اللوجستيك، مأخوذة من الكلمة الاغريقية لوجستيكوس التي تعني الحساب والاستنتاج من المنظور الرياضي، وهو في الاصل مصطلح عسكري استخدم في تنظيم حركة الجنود وتجهيزهم بالمعدات في الوقت و المكان المناسبين وفق الشروط المناسبة.¹
- 2- **التعريف الاصطلاحي:** قدمت المنظمات الدولية المتخصصة العديد من التعاريف الاصطلاحية نذكر منها:

عرف مجلس ادارة الاعمال اللوجستية في الولايات المتحدة الامريكية عام 1960² الاعمال اللوجستية بأنها: " تلك العملية الخاصة بتخطيط و تنفيذ و رقابة التدفق الكفاء و الفعال للمواد الخام و السلع النهائية و المعلومات ذات العلاقة و ذلك من مركز الانتاج الى مركز الاستهلاك بهدف تحقيق رضا الزبون".²

¹ - مجبل رفيق مرجان، ميس حسين العميدي، اللوجيستيك العكسي وحماية البيئة، دار رضوان للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2018، ص9.

² - ثابت عبد الرحمن بن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية: الإمداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2003/2002، ص20.

الفصل الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيات

كما تم تعريف اللوجستيك بأنه: " تدفق المعلومات و المواد و الأموال بين الزبائن و المجهزين"، و تم الإشارة أيضا اليه على انه: " التخطيط و التوجيه و التنفيذ و الرقابة بكفاءة اقتصادية لحركة المواد كالمواد الخام و البضائع نصف المصنعة و البضاعة التامة الصنع و ما يتعلق بها من معلومات من مصدر التجهيز و حتى الزبون النهائي بهدف اشباع رغبة الزبون".¹

و قد تم التعريف اللوجستيك بأنه: "عبارة عن عمليات النقل و التخزين الضرورية لنقل المنتجات من المنظمة الى المخازن و من ثم الى الاسواق المختلفة، ومن ثم فإنها تحتاج الى التواصل مع الموزعين و الزبائن و العكس".²

و كذلك عرف اللوجستيك بأنه: "عملية التحكم و السيطرة على التدفقات الممثلة بالمعلومات و المواد و الأموال و البشر كما و عرف اللوجستيك بأنه عملية استباق لاحتياجات الزبائن و الحصول على راس المال، المواد و الأفراد، التكنولوجيا و المعلومات اللازمة لتلبية الاحتياجات و تحسين المنتجات و الخدمات لتلبية طلبات الزبائن في الوقت المناسب".³

كما عرف بعضهم عملية اللوجستيك بأنها الوظيفة المختصة في التنسيق بين الانشطة الخاصة بتخطيط الإحتياجات، و اختيار مصادر التجهيز لتحديد السعر المناسب منها و الشراء، و تحريك المواد و تخزينها، و الرقابة عليها بطريقة مثلى و تؤدي الى اداء خدمة مسبقة الى الزبون بأقل تكلفة.

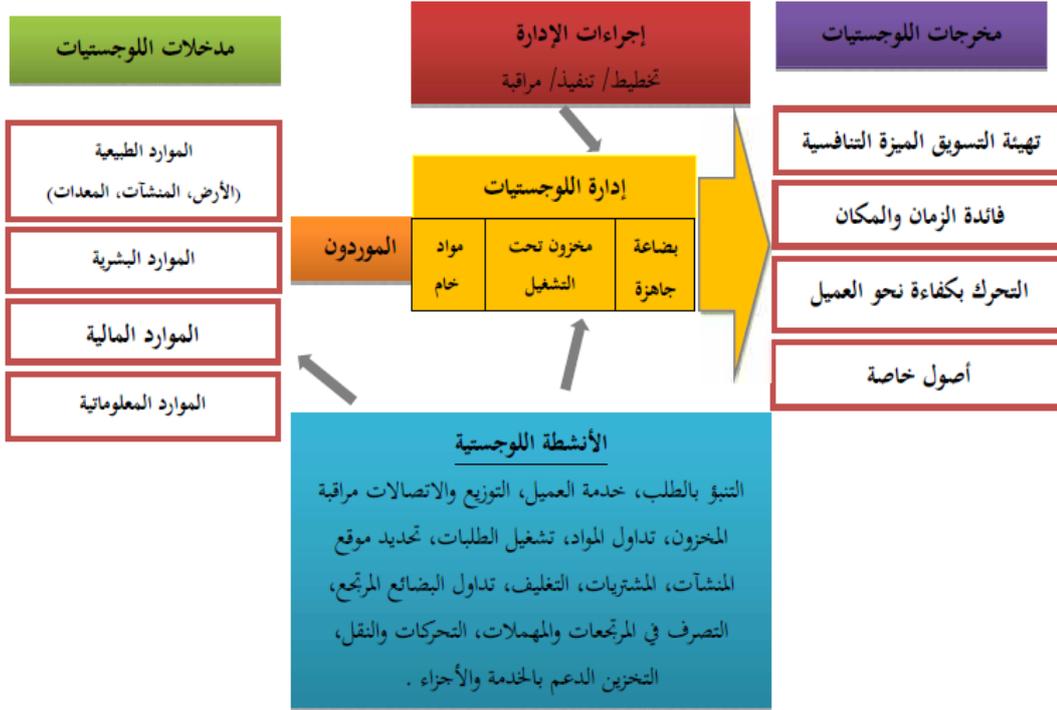
¹ - Mohamed Reza et autres, OP.cit ,78.

² - Abdelkabr Charkaoui, Op.cit, P1.

³ -politique logistique internationale, p2.

ويوضح الشكل الموالي مراحل العملية اللوجستية:

الشكل رقم (1): يوضح العملية اللوجستية



المصدر: رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران-، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران-2 محمد بن أحمد، الجزائر، 2019، ص30.

هذا ومن خلال الدراسة المتأنية و المتعمقة لكل المفاهيم السابقة، فإنه يمكن تحديد مفهوم واضح و محدد للوجستيك حيث يعد مفهوم اللوجستيك مفهوما مهما لأنه يساعد المنظمة على تعزيز القدرة التنافسية وزيادة الحصة السوقية من خلال تحسين ممارستها في الأنشطة اللوجستية فمفهوم اللوجستيك يشير إلى الوظائف التي تهتم بالتدفقات بدءا من الحصول على المعلومات و المواد الأولية و مروراً بكل العمليات حتى وصول المنتج إلى الزبون النهائي.

ثانيا: مراحل تطور اللوجستيات

لقد عرف التنظيم اللوجستي في المؤسسة عدة مراحل و ذلك حسب مراحل تطوره و تتمثل فيما يلي:

المرحلة الأولى: هي التي جرى رصدها في أوائل السبعينات، في هذه المرحلة كان الهيكل التنظيمي تقليديا و الذي يتميز بانتشار وظائف اللوجستيك ما بين عدة وحدات تنظيمية، كما أنه لا وجود لبعض الأنشطة اللوجستية في خارطة التنظيمية و تعود طبيعة هذا الهيكل التنظيمي إلى خصائص تلك المرحلة و التي كانت مرحلة ظهور اللوجستيك كمفهوم إداري كما أن تلك الفترة كان اللوجستيك مشتتا بين وظائف المؤسسة أي لا وجود لإدارة مستقلة له.¹

المرحلة الثانية : تتم في هذه المرحلة وضع مسؤول تنفيذي كبير يتبع الإدارة العليا و عهد إليه بالمسؤولية عن الأنشطة اللوجستية، حيث تم لأول مرة جمع إدارة المواد مع إدارة التوزيع المادي تحت إدارة واحدة و لقد تصدرت شركات عملاقة مثل كوداك و ويرلبول مسيرة أحداث هذا النوع من التعديل الرسمي في الهيكل التنظيمي و مع ذلك في عام 1985² ظلت معظم الشركات الكبرى عالقة في المرحلة الأولى أو تخطت المرحلة الثانية قفزا إلى المرحلة الثالثة مباشرة.

المرحلة الثالثة: وهي مرحلة إدارة سلسلة الإمداد أو ما تسمى باللوجستيك المشترك، تتضمن هذه المرحلة الدمج الكامل للأنشطة اللوجستية و تعطي أهمية كبيرة لإدارة اللوجستيك داخل الهيكل التنظيمي للمؤسسة، و يوضح الجدول التالي الفرق بين مراحل اللوجستيك:

¹ - مصطفى يوسف كافي إدارة اللوجيستيات الإمداد والتوزيع المادي الأخضر، ط1، شركة دار الأكاديميون، الأردن، 2019، ص97.

الفصل الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيات

الجدول رقم (1): يوضح الفرق بين مراحل اللوجستيك

الوجستيك المشترك	الوجستيك المتكامل	الوجستيك المنفصل	الفترة
التسعينات	1990-1975	قبل 1975	السنوات
تخفيض تكاليف اللوجستيك وزمن (الاستجابة) الأجل	تخفيض تكاليف اللوجستيك	تخفيض تكاليف اللوجستيك	أولية المدير اللوجستي
متكامل	مشترك	منفصل	المنهج الإداري
صغير (شراكة)	كبير	كبير	عدد الموردين
كبيرة	قليلة	لا توجد	شراكة مع المشتركين في سلسلة الإمداد
طويلة	قصيرة	قصيرة	مدة العلاقة مع المشتركين في سلسلة الإمداد
نعم	لا	لا	الحاجة إلى مسؤول سلسلة الإمداد
السرعة في الشراكة	السرعة في التخلص من المخزونات	تعطل في التخزين	سرعة تدفق المنتج (من التموين إلى التخزين)
شراكة	متكاملة	منفصلة	شبكات الاعلام الآلي

المصدر: من إعداد الطالب بناء على المرجع السابق

المطلب الثالث: أهمية وأهداف المنظومة اللوجستية

للمنظومة اللوجستية أهمية و أهداف عديدة و متعددة نذكر منها:

أولاً: أهمية اللوجستيك

إن الاهتمام الجاد بالأنظمة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا في منتصف الخمسينيات و بداية الستينات و ذلك عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ و عندما أيقنت الإدارة في هذه المنظمات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي و تحقيق الميزة التنافسية و زيادة الأرباح إنما يبدأ من خفض التكاليف و خدمة الزبائن و أن أهمية أنشطة اللوجستيك نابعة من التنسيق بين الأنشطة الخاصة بقنوات التوزيع بكاملها¹، كما أنها لا تخاطب نشاط تحريك المنتجات من المنظمة إلى الزبون فحسب إذ تخاطب أيضا حركة المواد من المجهزين إلى المنظمة، و أن أهمية اللوجستيك لا تقتصر على عملية التوزيع و حركة وسائل النقل و التخزين و لكنها تشمل أيضا التخطيط و التنفيذ و الرقابة على تدفق السلع و الحصول على المعلومات ابتداء من نقاط البدء و حتى الوصول إلى الزبون النهائي بشكل يحقق معه الربح المطلوب.²

و قد اكتسب اللوجستيك أهميته أيضا من خلال كونه يمثل جزء من موجودات المنظمة حيث أن الموجودات المطلوبة لإدارة أنشطة اللوجستيك تمثل 40 بالمئة من الموجودات الكلية، و من ثم يصبح ذات تأثير كبير على ربحية المنظمة كما أن اللوجستيك يضيف قيمة للمنتج من حيث قدرته على توفير المنتجات و تلبية احتياجات الزبائن بالوقت و الكلفة و الكمية المناسبة.³

و من هنا نجد أن لنظام اللوجستيك أهمية كبيرة في تحقيق أهداف المنظمات و تبرز هذه الأهمية من خلال الآتي:⁴

1 - مجبل رفيق مرجان، المرجع السابق، ص11.

2 - مجبل رفيق مرجان، نفس المرجع، ص12.

3 - عبد القادر لاشين، عدد من خبراء المنظمة، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية- بحوث ودراسات، الطبعة الثانية، 2009. ص62.

4 - الاتجاهات الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، تأليف خبراء الشركة العربية المتحدة للتدبير والاستشارات الادارية، 2008، ص71.

الفصل الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيات

- مساعدة المنظمات المعاصرة على النمو و البقاء و الاستمرار في الأسواق بالنظر إلى أنه يحقق التوازن بينهما و بين مورديها و زبائنها.
- الأعمال اللوجستية يمكن أن تساعد المنظمة على التوسع في السوق و زيادة حصصها السوقية و زيادة ربحيتها و تزايد رغبة الزبائن في الحصول على استجابة سريعة.
- عن طريق اللوجستيك يمكن تحقيق منفعة التي بدورها تؤدي إلى تحقيق الحاجات و الرغبات و المنافع و هي الشكلية، المكانية، الزمانية، الحيازية.
- تقليل التكاليف الكلية التي تتحملها السلع و ذلك من خلال تقليل التكاليف اللوجستية و التي تتمثل في تكاليف الأداء و تكاليف الأنشطة التالية: تكاليف النقل، المناولة و التخزين و التسليم التعبئة و التغليف و تكاليف المخازن.
- يمكن المنظمات من إدارة قرارات المعلومات من خلال مسار سلسلة الإمداد بالكامل و ذلك بدءا من شراء المواد الأولية و تصنيع المنتجات و حتى توزيعها على الزبائن، بحيث يتم عند كل مرحلة لاتخاذ أفضل بديل يتعلق بتحديد احتياجات و متطلبات الزبائن و بيان كيفية مقابلة هذه الاحتياجات و المتطلبات عند أقل مستوى ممكن من التكاليف.
- يمثل تكاليف عالية نسبيا للتكلفة الكلية 10 إلى 25 من التكلفة الكلية.

بالنسبة للتسويق تظهر أهمية اللوجستيك من خلال:

- تلبية احتياجات الزبائن و خدمة الزبون التي تزيد المبيعات و بالتالي تؤدي إلى زيادة الأرباح.
- بالنسبة لاستخدام رأس المال تتمثل بعدم تجميد رأس المال في التخزين و بالتالي استخدام رأس المال في أوجه إنفاق أخرى مربحة.
- بالنسبة للتكلفة كما ذكرنا سابقا تظهر أهمية اللوجستيك في تخفيض الكلفة التي تؤثر على الربحية.¹

¹ - إبراهيم محمد علي، تعريف الأعمال اللوجستية ملتقى الإدارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورش عمل النظم المعاصرة التخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الاسكندرية، مصر، 2008، ص 31.

ثانيا: أهداف المنظومة اللوجستية

في الإطار العام لأهداف المنظمة فإن أخصائي اللوجستيك يبحث عن أهدافه التي سوف تساعد المنظمة في تحقيق أهدافها الكلية، و أن الهدف الأساسي لوظيفة اللوجستيك هو تنمية نظام متكامل من الأنشطة التي تساعد على تحقيق كل من الأهداف التسويقية و الأهداف الإنتاجية للمنظمة و هنا لا بد من تحقيق التوازن ما بين مستوى الأداء المرغوب تحقيقه و ما بين إجمالي التكاليف اللازمة لتحقيق هذا المستوى من الأداء.

إن لإدارة اللوجستيك هدفين رئيسيين يتمثلان بصفة أساسية فيما يلي:¹

1- الوصول إلى أعلى ممكن من الأداء: يمكن للمنظمة تحقيق أعلى مستوى ممكن من أداء الخدمات اللوجستية و ذلك مع الأخذ في الحسبان كل من أولويات التشغيل و اعتبارات التكاليف. و هذا يمكن للمنظمات المعاصرة قياس مستوى هذا الأداء باستخدام بعض المعايير الأساسية من أهمها المعايير الآتية:

- مدى قدرة النظام اللوجستي على تلبية الحاجات و رغبات الزبائن بالسرعة المطلوبة وبالمعدل نفسه من خلال الفترة الزمنية المعينة.

- مدى قدرة النظام اللوجستي على توفير احتياجات هذه المنظمات من المواد والأجزاء والمنتجات اللازمة لعمليات التشغيل فيها.

- مدى قدرة النظام اللوجستي أيضا على تقليل معدل الأخطاء عند نقل وتوزيع المواد وأجزاء المنتجات.

2- تدنية التكاليف إلى أقل قدر ممكن: يعتبر نظام اللوجستيك بمثابة حركة للتكلفة، و في نظام اللوجستيك يوجد نوعين أساسيين من التكاليف يتمثل النوع الأول منهما في تكلفة التشغيل، في حين يتمثل الثاني في تكلفة (رأس المال) و يتطلب الأمر في هذا الصدد ضرورة تحديد هذين النوعين من التكاليف بدقة مع الاتجاه نحو التخفيض هذه إلى أقل قدر ممكن و ذلك باستخدام استراتيجيات المخصصة لذلك مثل الاستراتيجيات الآتية:

- تخفيض التكاليف المتغيرة المرتبطة بعمليات النقل و التخزين.

- اختصار طرق و مسارات الإمداد مع التركيز على مسارات الإمداد المباشرة.

¹ - عبد الغفار حنفي، رسمية قريصا، أساسيات إدارة المواد والإمداد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2012، ص 14 .

الفصل الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيات

- التعامل مع المخازن الخاصة بدلا من المخازن العامة التي يمتلكها الأفراد و المنظمات.
- استخدام طرق أخرى لتقديم الخدمات اللوجستية.
- استخدام نظم اللوجستيك في الوقت المحدد بدلا من ممارسات عمليات التخزين.

و تهدف الأنشطة اللوجستية إلى خدمة الزبائن مع تحقيق الميزة التنافسية بإضافة قيمة ملموسة للمواد من خلال تحقيق متطلبات الزبائن مع إرضائهم و أن هدف الأعمال اللوجستية يتمثل في توفير السلع و الخدمات إلى الزبائن وفق لحاجاتهم و رغباتهم بأفضل الطرق الممكنة و أكثرها كفاءة من حيث الوقت و المكان. و يوضح الشكل الموالي 7Rights (أهداف اللوجستيك السبعة):

الشكل رقم (2): يوضح أهداف اللوجستيك 7 Rights



المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على: مواقع الكترونية المتخصصة

المبحث الثاني: مفهوم الأنشطة اللوجستية ودور التكنولوجيا في تطويرها

تعتبر الأنشطة اللوجستية هي أساس اللوجستيك فإدارة هذه الأنشطة بأحسن طريقة سيؤدي إلى منح ميزة تنافسية للمؤسسة على حساب منافسيها وهنا جاءت أهمية الاعتماد على التكنولوجيات التي ساهمت في تطوير الأنشطة اللوجستية.

المطلب الأول: مفهوم الأنشطة اللوجستية

لابد لنا من اجل فهم اللوجستيك والإمداد لا بد لنا من فهم آلية عمله ولذلك يستلزم التطرق إلى ماهية الأنشطة اللوجستية.

أولاً: تعريف الأنشطة اللوجستية

تعرف الأنشطة اللوجستية على أنها: " أحد المجالات الحديثة لدراسة الإدارة المتكاملة و من العناصر الأساسية لنجاح الإدارة في أي منظمة، و تمثل العمود الفقري للشركات و الأنشطة الأساسية اللازمة لتحقيق أهداف الشركة في مجال خدمة المستهلك " ¹.
كما تعرف أيضا الأنشطة المصاحبة لعملية اللوجستيك.

و عرفها المنظمة الأوروبية للنقل والخدمات اللوجستية على مجموعة من الأنشطة التي ترتبط بالعمليات الرئيسية للمؤسسة.

و بالتالي يمكن أن نقول على الأنشطة اللوجستية مجموعة الأنشطة المتكاملة التي تضمن حصول الزبون على ما يريده في المكان والوقت المناسبين لإرضائه و ضمان عدم تقطع أو تأخير في التموين.

ثانياً: خصائص الأنشطة اللوجستية

إن الأنشطة اللوجستية تشترك في الأهداف لكنها في نفس الوقت تختلف من منظمة إلى أخرى حسب الهيكل التنظيمي الخاص بالمنظمة و آراء و وجهات نظر الإدارة العليا حول عناصر و مكونات العمل اللوجستي، و أسلوب الإدارة المتبع فيها.

¹ - والي ساعد، الأنشطة اللوجيستية ودورها في تحقيق رضى العملاء دراسة حالة بعض المؤسسات العاملة في قطاع الصناعات الغذائية بالجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الإقتصادية، تخصص، الإدارة التسويقية، كلية العلوم الإقتصادية، التجارية وعلوم التسيير، جامعة أمجد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2023، ص97.

المطلب الثاني: أنواع الأنشطة اللوجستية

يتم تقسيم الأنشطة اللوجستية إلى نوعين : الأنشطة اللوجستية الأساسية و الأنشطة الداعمة بحيث :

1- الأنشطة اللوجستية الأساسية: وتتمثل في:

1-1- النقل: يعد النقل من الأنشطة الرئيسية في المنظومة اللوجستية، و هو أساس و مركز العملية اللوجستية لأنه يؤدي إلى تكامل حركة التجارة مع سلسلة اللوجستيات من خلال الربط بين مراكز العرض و مراكز الطلب، و ترجع أهمية نشاط النقل إلى أنه يساعد على إضافة المنافع المكانية و الزمنية للسلعة لأن المصنع قد يعاني من مشاكل عديدة التي تؤثر سلبا على الأرباح كإلغاء طلبيات المستهلك، توقف الإنتاج، تكس البضاعة و تعرضها للتلف إذا لم تتوفر البضاعة في المكان و الزمان المحدد، إن النقل يمتص نسبة مئوية من إجمالي تكاليف أنشطة اللوجستيات تزيد عن تكلفة أي نشاط آخر، و يمثل النقل في المتوسط ما يعادل ثلث هذه التكاليف.¹

حيث حسب دراسة قامت بها منظمة Bipe/ASLOG: "تنقسم التكاليف الاجمالية للوجستيات إلى 64% تكاليف لوجستيات التوزيع والنقل و 29% لوجستيات التموين و 7% تكاليف اللوجستيات الداخلية، كما أن إدارة اللوجستيات تحاول تقليل تكاليف النقل في جميع مراحل التوريد والتوزيع المادي إلى أدنى ما يمكن حيث تتعرض شركات النقل للمنافسة فيما بينها لتقليل تكاليف النقل وفي نفس الوقت تقديم خدمات متميزة تحقيقا لرغبة العملاء، فالكفاءة في نشاط النقل تنعكس على كفاءة النظام اللوجستي ككل وعلى الكفاءة الانتاجية للمنشأة التي تؤدي إلى تحسين موقفها التنافسي.²

يعتبر النقل الوظيفة الإستراتيجية في شبكة الإمداد لما له من دور حيوي وبالغ الأهمية في توفير المواد الأولية والمنتجات التامة الصنع وكذا في التنسيق بين مختلف الوظائف وأنشطة الإمداد الرئيسية التي تقوم بها المؤسسات، فهو يشكل ما يعرف بحلقة النقل في شبكة الإمداد (cycle de transport) وذلك لتواجده في جميع مراحلها(التدفقات من الموردين إلى العملاء والتدفقات العكسية)، ويتكون نظام النقل في المنظومة اللوجستية من شبكة النقل (الطرق، السكك الحديدية) والمركبات المتحركة (شاحنة، قطار، طائرة، سفينة) والمحطات، وتنطوي عملية المفاضلة بين الوسائل المختلفة لنقل المنتجات على عدة عوامل نذكر منها:

¹ - والي ساعد، نفس المرجع، ص97.

² - حمادة فريد منصور، مقدمة مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص98.

- طبيعة السلعة من حيث الحجم والثمن والمكونات والتأثير على البيئة وسلامتها مثل النفط الذي ينقل عبر الأنابيب.
- الوقت اللازم لنقل المنتجات من نقطة الشحن إلى نقطة التسليم، حيث تحتاج الطلبات السريعة إلى وسائل نقل سريعة والعكس صحيح في حال ما إذا كان لعامل الوقت أهمية ثانوية.
- إمكانات المؤسسة المادية، بحيث تمتلك المؤسسات التي لها إمكانات مادية كبيرة وسائل نقل خاصة بها مما يمنحها سيطرة أكبر في إيصال منتجاتها للأسواق.

وعند قيام إدارة الإمداد باتخاذ القرارات المرتبطة بتحديد أسلوبها لنقل الامثل يمكن أن تعتمد على مجموعة من المعايير الرئيسية والتي تتمثل في التكلفة، السرعة، المصداقية، المقدرة والقدرة على النفاذ، الأمان.¹

1-2- التخزين: تعتبر وظيفة التخزين أحد أقدم الوظائف الإدارية التي عرفها الإنسان ويظهر هذا بوضوح في قصة سيدنا يوسف عليه السلام، فهي وظيفة أساسية في أي منظمة سواء كانت زراعية، تجارية، أو صناعية ويقصد بالتخزين عملية الاحتفاظ بالموجودات لفترة من الزمن والمحافظة عليها بحالتها أو تعرضها لظروف طبيعية تحدث فيها تغيرا مطلوباً، وتوفير هذه الموجودات حسب الحاجة إليها في المرحلة التالية مع استخدامها أدنى استثمار ممكن وبحيث تتم الخدمة بأقل تكلفة ممكنة².

ويعرف أيضاً بأنه: "كمية المواد الخام والتوريدات، والسلع الوسيطة في مرحلة التشغيل، والسلع تامة الصنع التي يتم رصدها عند مراحل التشغيل المختلفة خلال عملية الانتاج وبالتالي فإن المخزون ما هو إلا أموال مستثمر ويتكون المخزون من المواد الأولية والسلع النصف مصنعة والتامة الصنع"³.

1-3- معايير خدمة العملاء: إن خدمة العملاء هي حلقة وصل ما بين التسويق واللوجستيات باعتبار عناصر المزيج التسويقي تتضمن المنتج والتسعير والمكان والترويج، ويستخدم المكان كأفضل مصطلح لتمثيل التوزيع المادي، الذي يعمل على خلق القيمة المكانية والزمنية للعميل فالخدمة اللوجستية تلعب دوراً مهماً في الاحتفاظ بولاء العميل.

¹ - محمد توفيق ماضي، إسماعيل السيد، إدارة المواد والإمداد، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 70.

² - محمد عبدة حافظ، إدارة الامداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 2011، ص 205.

³ - جمال الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمان إدريس، إدارة الشراء والإمداد، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005،

إن رضا المستهلك يبدأ بطلب الشراء وينتهي بتوصيل البضاعة إليه وقد تستمر بتقديم خدمات ما بعد البيع، فعند القيام بخدمة العميل بكفاءة فإن ذلك يكون عاملاً مهماً في خلق طلب على المنتج أو الخدمة، وكذلك الإبقاء على ولاء العميل¹.

1-4-4- تدفق المعلومات وتشغيل أوامر الطلب: ويمكن التفصيل فيها كما يلي²:

1-4-4-1 تدفق المعلومات: يقصد بنظم المعلومات مجموعة من العناصر المتفاعلة والمترابطة التي تتولى مهام جمع وتخزين البيانات، إنشاء ملفات، إسترجاع، وتحويل البيانات من خلال معالجتها وتحليل البيانات باستخدام الأساليب الإحصائية والرياضية، لدعم عمليات اتخاذ القرار والتنسيق والرقابة في المؤسسة، وعلى الرغم من الإهمال الذي حصل في هذا الجانب من نظام اللوجستيك ولاسيما في السابق وذلك للنقص الحاصل في عملية نقل المعلومات وكذلك في الأدوات المستخدمة في ترجمة هذه البيانات Data التي لها القدرة على مناولة ومعالجة التدفق الرئيسي للمعلومات لقد أثرت هذه الأمور في سير نظام المعلومات وتطويرها بوصفه عنصراً حيوياً في نظام اللوجستيك.

1-4-4-2 تطبيقات نظم المعلومات في مجال اللوجستيكيات: ويعتبر نظام المعلومات المتعلقة باللوغستيكيات أحد أهم الأنظمة الفرعية لنظام المعلومات الإدارية وهو النظام الذي يهدف إلى توفير البيانات اللازمة لإدارة نشاط اللوجستيكيات.

1-4-4-3 تشغيل أوامر الطلب: يعبر هذا المصطلح عن النظام الذي تستخدمه الشركة للحصول على الأمر من العميل، فتنفيذ أوامر الطلب تمر بمراحل عديدة بداية بإعداد الطلب وتوصيله ثم ادخال الطلب وتنفيذه وفي الأخير تقرير بحالة الطلب كما أن زيادة معدل سرعة تشغيل الأوامر يساعد على تقليل حجم المخزون.

2- الأنشطة اللوجستية الداعمة (المساعدة): تتمثل الأنشطة الداعمة فيما يلي:

1-2- إدارة المخزون: تعرف إدارة المخزون بصفة عامة على أنها: "الأساليب والمبادئ التي تستخدم في إعداد خطة المواد والتنسيق والسيطرة ومراجعة وتدقيق أو حركة المواد خلال المنظمة"¹.

² - رونالدو انتش بالو، ادارة اللوجيستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي ابراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، 2001، ص85.

² - تقيده محمد هلال، إدارة المواد والإمداد، جامعة الإسكندرية، مصر، 1998، ص45.

2-2- المناولة: تعتبر محور أداء نشاط التخزين ويقصد بالمناولة هو: "تحريك ونقل مختلف المنتجات والبضائع من موقع لآخر بهدف الاستجابة لأحد أوامر التشغيل الصادرة من إدارة التوزيع المادي أو إدارة المخزون الداخلي، بمعنى عملية المناولة داخل المخازن سواء كانت المخازن لأغراض إنتاجية أو تسويقية".²

3-2- التعبئة والتغليف: في الأسواق نجد المنتجات مغلقة في عبوات مختلفة شكلا وحجما، فالغلاف يساعد على حماية البضاعة من التلف ويسهل حركتها لذا يسعى رجال التسويق وخبراء اللوجستيات دائما إلى تحسين عملية التغليف، حيث عند تصميم الغلاف يجب مراعاة الجمع بين الكفاءة الفنية والاعتبارات العملية في نفس الوقت لأنه على أساس حجم ووزن أبعاد ودرجة تحمل الغلاف يتحدد نظام النقل والتخزين والمناولة وتكلفة كل منهما.³

4-2- الشراء: تعرف وظيفة الشراء بأنها: "وظيفة فنية وإدارية تخصصية مهمتها توفير المواد والمستلزمات للمنتج في الوقت المناسب والسعر الأقل والجودة المطلوبة والكمية الاقتصادية".⁴

المطلب الثالث: دور التكنولوجيا في تطوير الأنشطة اللوجستية

عبر تكنولوجيا انترنت الأشياء يتم التقاط المعلومات المطلوبة حول بيئة الشحن من درجة الحرارة والضوء مع إمكانية التتبع الموثوق في الوقت الفعلي وتحليل المخاطر لإدارة نقاط التحكم.

كما توفر تكنولوجيا انترنت الأشياء إمكانية ارسال واستقبال البيانات ومعالجتها ونقل المعلومات في الوقت الحقيقي لتعزيز التفاعل بين الآلات او مع الإنسان مما يحسن من إدارة الأنشطة اللوجستية وتجنب الأخطاء وتقليل التكاليف وربح الوقت والجهد وتحسين جودة الأداء وفعالية أنشطة اللوجستيك وتطويرها.

¹ - عبد الستار محمد العلي، الادارة الحديثة للمخازن والمشتريات: إدارة سلسلة التوريد، ط1، دار وائل للنشر، عمان، الأردن، 2001، ص63.

² - علي سعيد عبد الله، مفاهيم أساسية في علم المرور، الطبعة الأولى، الرياض، سنة 1420 هـ، ص 93.

³ - ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص23.

⁴ - عبد الحسن عبد الغني، اقتصاديات النقل، جامعة البصرة، العراق، 1970، ص 11.

المبحث الثالث: ماهية شبكة الإمداد

لقد ازداد استخدام مصطلح إدارة شبكة الإمداد وبصورة كبيرة منذ بداية الثمانينات من القرن العشرين رغم وجود خلط كبير عما تعنيه بالفعل، إذ يستخدم الكثير من الناس المصطلح كبديل أو مرادف للإمداد، إلا أن تعريف شبكة الإمداد هو أوسع بكثير من تعريف الإمداد، فشبكة الإمداد والتي غالبا ما تعرف بالعبارة الانجليزية supply chain هي فلسفة وتوجه جديد في الإدارة الحديثة وأداة لتحقيق التوازن بين مستوى التكلفة ومستوى أداء المنظمات.

المطلب الأول: مفهوم شبكة الإمداد

لقد ازداد استخدام مصطلح إدارة شبكة الإمداد وبصورة كبيرة منذ بداية الثمانينات من القرن العشرين رغم وجود خلط كبير عما تعنيه بالفعل، إذ يستخدم الكثير من الناس المصطلح كبديل أو مرادف للإمداد، إلا أن تعريف شبكة الإمداد هو أوسع بكثير من تعريف الإمداد، فشبكة الإمداد والتي غالبا ما تعرف بالعبارة الانجليزية supply chain هي فلسفة وتوجه جديد في الإدارة الحديثة وأداة لتحقيق التوازن بين مستوى التكلفة ومستوى أداء المنظمات.

أولا: تعريف شبكة الإمداد

لقد مرت المؤسسة بثلاث مراحل: مرحلة الانتاج ثم البيع، اي بيع ما تم انتاجه، ثم مرحلة انتاج ما يمكن بيعه، وهذا ما أدى التركيز على التحسين الشامل لمورد مورد المورد الى غاية عميل عميل العميل. ومن ثم كان الاهتمام بأول مورد في عملية انجاز المنتج، إلى غاية العميل النهائي أو المستهلك الأخير، وهو ما يعرف بسلسلة اللوجستيك المتكاملة والواسعة، والهدف من هذه المقاربة هو العمل ليس فقط على مستوى حلقات السلسلة، بل وأيضا على مستوى الروابط الموجودة بين هذه الحلقات المختلفة من أجل تحقيق أمثلية سلسلة اللوجستيك.

يرى Chauhan أن شبكة الإمداد: "تضم شبكة من المنظمات التي تتعاون فيما بينها للتحسين من تدفق المواد بين الموردين والعملاء، وتكون أفضل هذه التدفقات أسرعها و أقل تكلفة، حيث تهدف سلسلة الإمداد إلى رضا الزبون"¹.

¹ - عبد السلام المغناوي، فتحي عبد العزيز التونسي، اقتصاديات النقل، دار السلامة للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة، الطبعة الأولى، 2006، ص 42.

ويعرف Pache GILLES شبكة الإمداد على أنها: "عبارة عن مجموعة من الأنشطة والعمليات التي يتم من خلالها توريد المواد والمكونات من عند شبكة الموردين، وتحويل هذه المواد والمكونات إلى منتجات بسيطة أو تامة، ثم توزيعها إلى المستهلكين"¹.

كما عرفها Vokurka et Lummus سنة 2004 بأنها: "جميع الأنشطة المساهمة في تسليم المنتج من مرحلة المواد الخام إلى العميل، بما في ذلك توريد المواد الخام والمنتجات شبه المصنعة والتصنيع والتجميع والتخزين وتتبع المخزون، وإدارة أوامر الإنتاج، والتوزيع على جميع القنوات والتسليم للعميل ونظام المعلومات مما يتيح متابعة كل هذه الأنشطة"².

وعرفها Mentzer et al سنة 2001 بأنها: "مجموعة من المنظمات التي من خلالها تمرر المواد نحو الأمام وهذه المنظمات يعتمد بعضها على البعض الآخر وترتبط بإنتاج المنتج وتسليمه إلى المستخدم النهائي"³.

ثانياً: خصائص شبكة الامداد

يمكن استخلاص بعض النقاط المشتركة من التعاريف السابقة كما يلي:

- تتعلق شبكة الإمداد بمنتوج نصف تام أو تام الصنع.
- تحتوي شبكة الإمداد على عدة مؤسسات.
- ترتبط هذه المؤسسات مع بعضها البعض بتدفقات المعلومات، المواد والأموال.
- كل مؤسسة تنتمي إلى هذه الشبكة تقوم بتوريد وتحويل وتوزيع وبيع منتجاتها وتتمثل في العمليات الرئيسية لكل منها.
- يمكن للمؤسسة أن تدخل في العديد من شبكات الإمداد حيث تسعى إلى تعدد المؤسسات والزيائن وكذا المنتجات.

¹ بن تومي أمير جهاد الدين، بورديمة وائل، دراسة شبكة الامداد والنقل دراسة حالة مؤسسة عنابة، مذكرة تخرج مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص: مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2022، ص27.

² - سعيد عبيده، جغرافية النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الانجاو المصرية للنشر، مصر، 2007، ص27.

³ - هانز ادلر، التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل - ترجمة عبد القادر علي-، بغداد، العراق، 1970، ص88.

ثالثاً: درجات شبكات الإمداد

وهناك ثلاث درجات في شبكة الإمداد هي¹:

- شبكة الإمداد المباشرة حيث تتضمن المؤسسة ومورد وزبون وكل التدفقات (المنتجات، الأموال، المعلومات).
- شبكة الإمداد الممتدة وتشمل موردي المورد القريب والزبائن للزبون القريب للمؤسسة وكل التدفقات.
- شبكة الإمداد النهائية التي تشمل كل المؤسسات المرتبطة في كل تدفقات المنتجات والمعلومات من المورد الأصلي إلى الزبون النهائي.

رابعاً: تحديد أنشطة شبكة الإمداد

لشبكة الإمداد 8 أنشطة رئيسية وهي²:

- 1- إدارة العلاقة مع العملاء "Customer Relationship Management": يتمثل هذا النشاط في تحديد الزبائن الأساسيين للمؤسسة ودراسة وتحليل إحتياجاتهم بهدف التنبؤ بطلباتهم.
- 2- إدارة العلاقة مع الموردين "Supplier Relation Management": يجب تصنيف الموردين وفقاً لدرجة وأهمية كل واحد منهم بالنسبة للمؤسسة، ثم القيام بالتنسيق معهم من أجل تحقيق استمرارية عملية التوريد وذلك بما يعود بالفائدة على كل من المورد والمؤسسة.
- 3- إدارة الخدمة المقدمة للعملاء "Customer Service Management": يجب على المؤسسة أن تضمن تلبية متطلبات وتوقعات العملاء المتمثلة في المنتجات والخدمات، ويتم هذا بتوفير المؤسسة على نظام للمعلومات يتميز بالسرعة والدقة في إمداد العملاء بكافة المعلومات المتعلقة بالأسعار وخصائص المنتجات واستقبال أوامرهم الواردة للمؤسسة.

¹ - حملاوي حمزة، بولحفة فيصل، شبكة الإمداد والنقل ودورها في تحقيق ميزة تنافسية للمؤسسة الاقتصادية دراسة حالة مؤسسة المصبرات الغذائية عمر بن عمر بوعاتي محمود قالمة، مذكرة تخرج لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2020-2021، ص17.

² - إلياس بن سبع، استخدام البرمجة الخطية بالاهداف في نموذجو وحل مشاكل النقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.

4- معالجة الطلبات "Order Fullfilment": يسعى هذا النشاط إلى تحقيق درجة عالية من التوازن والتكامل بين خطط التصنيع والتوزيع والنقل، بحيث يتم تنفيذ أوامر العملاء في الوقت المناسب دون أن يترتب على ذلك أي زيادة في التكاليف.

5- إدارة تدفق الموارد والمنتجات "Manufacturing Flow Management": يشير هذا النشاط إلى الرقابة على المخزونات، الموازنة بين احتياجات العملاء وامكانيات المؤسسة وقدرتها على توفير تلك الاحتياجات.

6- إدارة الطلب "Demand Management": يتطلب هذا النشاط تحقيق التوازن بين قدرات شبكة الإمداد ومتطلبات العملاء، ويمثل التنبؤ مفتاح إدارة الطلب على منتجات المؤسسة حيث يتم تحديد أنواع المنتجات التي يتوقع بيعها والكميات المطلوبة وتواريخ الطلب.

7- تطوير وتسويق منتجات جديدة "Product Development and Commercialization": أي لا بد على المؤسسة أن تستعين بالموردين والعملاء في عملية تطوير منتجاتها، وكذا تسويق المنتجات الجديدة وخاصة في حالة المنتجات التي تتميز بدورة حياة قصيرة.

8- إدارة المرتجعات أو المردودات "Returns Management": لا بد من إدارة المردودات في الاتجاه العكسي عبر شبكة الإمداد بنفس كفاءة إدارة المبيعات، وهذا من أجل تحديد فرص تقليل المنتجات المرتجعة وتدعيم المركز التنافسي للمؤسسة.

المطلب الثاني: أهمية شبكة الإمداد

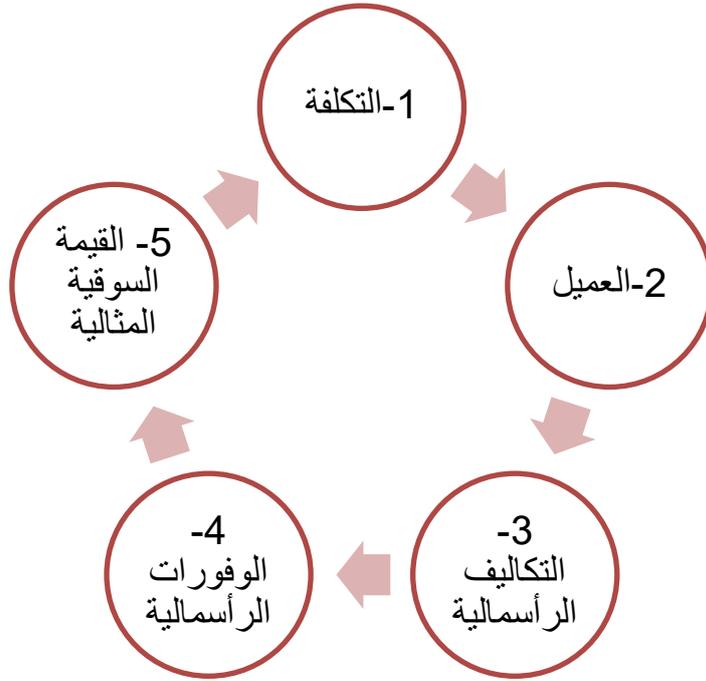
تتبع أهمية إدارة سلسلة الإمداد من ضرورة الحاجة إلى تطبيقها بصورة فعالة فتطبيقها أصبح خياراً حتمياً لا مفر منه لشركات الأعمال الصناعية والخدمية¹، ونذكر فيما يلي أهداف سلسلة الإمداد:²

1- التكلفة: فتخفيض التكلفة لم يعد مقتصراً على حدود كل منظمة بل اتجه نحو إدارة التكلفة على امتداد سلسلة الإمداد لتعزيز المزايا التنافسية، حيث تخصص كل منشأة في أداء الأنشطة التي تتميز بميزة نسبية فيها وتعهيد باقي الأنشطة لمنشآت أخرى بالسلسلة أكثر كفاءة في أدائها، ومن ثم أصبح جزء كبير من تكلفة المنتج يتحدد خارج المنشأة ارتباطاً بالموردين.

¹ والي ساعد، مرجع سبق ذكره، ص 134.

² - خلف حسين الديلمي، تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية - أسس معايير وتقنيات -، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2009، ص 53.

- 2- **العميل:** تعمل سلسلة الإمداد على تحقيق الاتصال بالعميل من خلال التعرف على رغباته، والوقت الذي يحتاج فيه المنتج، والسرعة في توصيله.
- 3- **التكاليف الرأس مالية:** في ظل سلسلة الإمداد تكاليف تشغيل المصانع والمخازن تكون عند حدها الأدنى.
- 4- **الوفورات الرأس مالية:** فسلسلة الامداد ستزيد من رأس المال العام للشركة لأن المخزون سيتحول إلى أوراق نقدية من جانب آخر سيؤثر إيجابا على القيمة السوقية للمنشأة.
- 5- **القيمة السوقية المثالية:** في سلسلة التوريد يمكن أن نؤكد بصورة إيجابية على خمسة عناصر تقود إلى القيمة السوقية هي نمو المبيعات، تخفيض التكلفة، الاستخدام الكفء للأصول الثابتة، إنجاز الأعمال بصورة متميزة، الشريحة الضريبية المحددة.



المطلب الثالث: أهداف شبكة الامداد

تكمّن أهداف شبكة الامداد في¹:

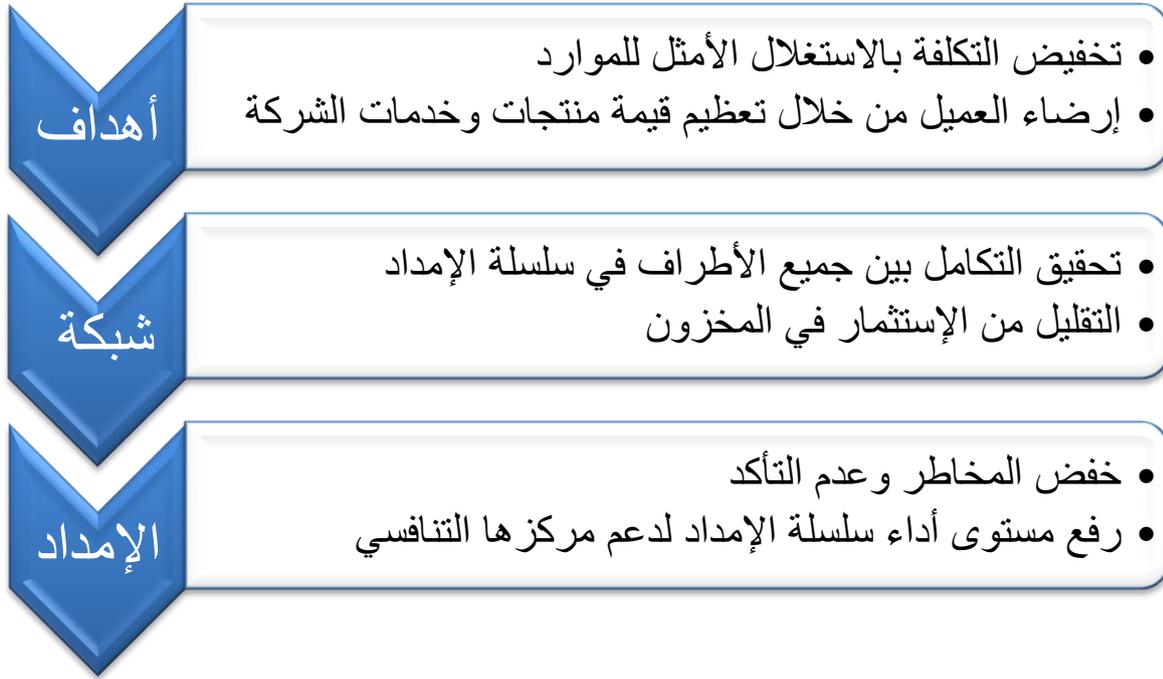
- تخفيض التكلفة بالاستغلال الأمثل للموارد.

¹- أحمد عبد السميع علام، علم إقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الاولى، الإسكندرية، مصر، 2009، ص

الفصل الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيات

- إرضاء العميل من خلال تعظيم قيمة منتجات وخدمات الشركة.
- تحقيق التكامل بين جميع الأطراف في سلسلة الإمداد.
- التقليل من الاستثمار في المخزون.
- تخفيض دورة حياة المنتج.
- خفض المخاطر وعدم التأكد.
- رفع مستوى أداء سلسلة الإمداد لدعم مركزها التنافسي.

و تحقيق هذه الأهداف ليس من مسؤولية الشركة لوحدها و إنما مسؤولية تضامنية تمتد لتشمل كافة أعضاء السلطة، وبالتالي فجهود تخفيض التكلفة وتحسين مستويات الجودة لم تعد تقتصر على حدود كل منشأة بل هي نتاج جهود أعضاء سلسلة التوريد مجتمعة¹.



¹ - محمد يسين عبد اللطيف، أثر التكامل بين اسلوب تحليل سلسلة القيمة وأدوات ادارة التكلفة البيئية في تعزيز المزايا التنافسية لسلسلة التوريد: دراسة استطلاعية، مجلة المحاسبة والمراجعة، كلية التجارة جامعة بني سويف، المجلد الثالث العدد الثاني، ديسمبر، 2015، ص252.

ملخص الفصل الأول

تناولنا في هذا الفصل مفاهيم عامة حول اللوجستيات، حيث ابرزنا مراحل تطور اللوجستيك منذ الإغريق الذين اعتبروه مفهوم رياضي منطقي ثم الفرنسيون الذي استخدموه في التكتيكات العسكرية ليصبح مصطلح عسكري و برز اللوجستيك في الحرب العالمية الثانية ثم بعد ذلك استخدم في المؤسسات و مر بعدة مراحل، اللوجستيك المنفصل و المشترك و المتكامل ثم تطرقنا في المبحث الثاني إلى الأنشطة اللوجستية الأساسية و الداعمة و دور التكنولوجيا في تطويرها و أخيرا في المبحث الثالث تناولنا شبكة الإمداد، و لقد استنتجنا من خلال هذا الفصل ما يلي:

- اللوجستيك له أهمية كبيرة في المؤسسة ولا يمكن الاستغناء عنه،
- يهدف اللوجستيك إلى تقليل التكلفة وتحسين الأداء،
- التكنولوجيا لها دور كبير في تطوير الأنشطة اللوجستية،
- لشبكة الإمداد 8 أنشطة رئيسية.

الفصل الثاني:

الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها
في التجارة الدولية

تمهيد:

إن عالم اليوم يعيش في شبكة كبيرة من الاتصالات التجارية الدولية حيث يتم تبادل السلع والخدمات وحيث تنتقل رؤوس الأموال في يسر وسهولة، وحيث يتم تبادل التكنولوجيا الحديثة بل حيث يتم إنتقال الأفراد طلبا للسياحة او الهجرة من دولة الى اخرى. والحقيقة الكبرى في اقتصاديات التجارة الدولية هي ان دول العالم لا تستطيع ان تعيش منعزلة عن غيرها متبعة في هذا الإنعزال سياسة الإكتفاء الذاتي بصورة شاملة ولفترة طويلة من الزمن.

تعد الموانئ في الوقت الحاضر العصب الحساس للتجارة الدولية حيث ان دورها لا يقتصر على أنها بوابة مع العالم الخارجي، ومحطة لدخول وخروج البضائع، فقد شهدت تطورات عديدة في مفهومها ودورها في عملية التبادل التجاري.

ان التطور الذي شهده دور الميناء في التجارة الدولية ليس إلا أحد مخرجات إستغلال التطور التكنولوجي و الثورة الرقمية الحاصلة في العالم ، التي سمحت للميناء الحديث بالتحول ليكون مركزا للخدمات بمعنى القيام بتقديم مجموعة شاملة لكل من خدمات النقل وخدمات التجارة"، وذلك عن طريق أداء الخدمات اللازمة للسيطرة على سلسلة النقل بأكملها بما في ذلك التخزين والتوزيع وملء الحاويات وتفريغها ، وإخطار الشاحنين وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن واستقبال المخزون ورصده، وإعداد التقارير عن الجوانب الكمية وعن مراقبة الجودة وإمكانية تجميع الشحنات الفردية وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء، وتقارير الإجراءات الجمركية .. سنتناول في هذا الفصل دور الأنشطة اللوجستية الموانئ التجارية في تسهيل التجارة الخارجية في ظل التطور التكنولوجي وذلك بالتطرق إلى المفاهيم الاساسية حول التجارة الخارجية والموانئ ثم نطرق إلى الأنشطة اللوجستية وأخيرها اهميتها في تنشيط التجارة الخارجية. وقد قسمنا فصلنا هذا الى:

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية والموانئ البحرية

المبحث الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ.

المبحث الثالث: أهمية الأنشطة اللوجستية في الموانئ في التجارة الدولية.

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية

المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية

أولاً- تعريف:

هي العلاقة التبادلية الدولية للسلع الإنتاجية و الاستهلاكية و الاستثمارية و الخدمات وكذلك الاستثمارات بكافة فروعها، و لا تختلف التجارة الداخلية عن الخارجية من حيث الواقع و السلوك و تعدد الأطراف، إلا ان التجارة الدولية اكثر كلفة وتعقيد من التجارة الداخلية، بسبب طرق المواصلات و القوانين و التشريعات.

تعرف التجارة الخارجية بمفهومها العام بأنها معاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع و الخدمات، ورؤوس الاموال تنشأ بين افراد يقيمون بين وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات أو منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة.¹

تعرف ايضا بأنها احدى فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية و المتمثلة في حركة السلع و الخدمات، ورؤوس الاموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم، للتأثير في حركات السلع و الخدمات و رؤوس الاموال بين الدول المختلفة.

ثانياً- الفرق بين التجارة الداخلية والخارجية:

هناك العديد من الاختلافات نذكر منها:²

***اختلاف الوحدات السياسية:** تقوم التجارة الداخلية بين افراد و وحدات تضمهم حدود سياسية واحدة بينما التجارة الخارجية تقوم بين افراد و وحدات من حدود سياسية مختلفة.

¹ - طواهرية أنوار، بن رحيل حكيمة، انعكاسات سياسات التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية للفترة 1990-2017، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر الأكاديمي، جامعة احمد درارية -أدرار، ص7.

² - شيخي حفيظة، ترشيد السياسات التجارية من أجل الاندماج الإيجابي للجزائر في الإقتصاد العالمي "المنظمة العالمية للتجارة"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الإقتصاد، جامعة وهران، 2011-2012، ص12.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

*اختلاف الوحدات النقدية و المصرفية: فالعملة في التجارة الداخلية واحدة و يقبلها الجميع، أما في التجارة الدولية متعددة و بالإضافة اختلاف في النظام المصرفي أيضا.

*الاختلاف في السياسات الاقتصادية و التوجهات الوطنية: فالنظم القانونية و التشريعات الاقتصادية و الضرائبية و الاجتماعية و غيرها تختلف و تتباين من دولة لأخرى و يترتب على ذلك أن الدولة قد تفرض نظاما خاصا للتعامل مع الخارج يختلف عن النظام المتبع في الداخل.

*الاختلاف في طبيعة الأسواق: و يتمثل ذلك في الاختلاف الطبيعي او المكتسب للمستهلكين في البلدان المختلفة كاختلاف أذواقهم و طبائعهم و بيئتهم مما يؤدي الى تباين تفضيلاتهم للسلع و الخدمات.

*الاختلاف في انتقال عوامل الإنتاج في التجارة الداخلية تنتقل عوامل الإنتاج بسهولة اكبر من انتقالها في التجارة الخارجية.

ثانيا: مراحل تطور التجارة الدولية

مرت التجارة الخارجية بأربع مراحل اساسية هي: ¹

• التجارة الخارجية قديما:

في هذه الفترة كانت المبادلات فيما بين الدول قليلة والسبب في ذلك الإقطاعية التي تعد الوحدة الاقتصادية والاجتماعية التي كان يقوم عليها الاقطاع كانت تهدف الى تحقيق الاكتفاء الذاتي، ومن ثم لا تحتاج إلا القليل من انتاج غيرها من الاقطاعات.

ومع نشأة التخصص وتقييم العمل بين الافراد والجماعات بدأ اقتصاد التبادل يفرض وجوده واتساع المقايضة ليتعدى حدودا ضيقة ترتبط بسوق محدد، واتسع تدريجيا ليشمل كافة القطاعات الاقتصادية وازداد بذلك اعتماد الناس بعضهم على بعض في اشباع حاجاتهم.

¹ - روميساء مرواني، مؤسسات الصناعة الغذائية وأثرها في ترقية التجارة الخارجية الواقع والمأمول دراسة حالة الجزائر، مذكرة تخرج لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، 2019-2020، ص 29.

• التجارة الخارجية في العصور الوسطى:

لما بدأ التحول التدريجي خلال القرنين 15 و 16 نحو النظام الرأسمالي، بدأت التجارة تزدهر و قد شهدت هذه المرحلة سيادة التجار و تبوء التجار مكانة الصدارة للنشاط الاقتصادي الى الحد الذي اخضعت الصناعة لسيطرتها.

و قد تميزت هذه المرحلة بأمر آخر كان له تأثير عكسي على التبادل الخارجي حيث كان التجار يريدون تصدير اكبر كمية من منتجات بلادهم و استيراد اقل كمية من منتجات البلدان الاخرى، و لتحقيق ذلك كانوا يطلبون من السلطات المعنية وضع العراقيل امام الاستيراد و تشجيع التصدير الى الخارج.

• التجارة الخارجية في القرن التاسع عشر:

لقد أحدثت الثورة الصناعية في منتصف القرن الثامن عشر تغييرات شاملة في النظام الرأسمالي، حيث أدت إلى ضرورة الحصول على المواد الاولية اللازمة لصناعة من الدول الأخرى و ضرورة تصريف المنتجات تامة الصنع في الدول الاخرى.

وقد زاد حجم التجارة في القرن التاسع عشر واتسع نطاقها نتيجة التقدم الكبير في وسائل النقل و المواصلات ما يعرف بثورة الصناعة وثورة المواصلات، والتي جعلت العالم وكأنه سوق واحدة يتم فيها تبادل المنتجات وتقل فيها حدة الاختلافات بين مستويات الاسعار.

• التجارة الخارجية من القرن العشرين إلى يومنا هذا:

بناء على النظريات والسياسات التجارية المتعلقة بالتجارة الخارجية، فقد شهدت هذه الاخيرة تطورا كبيرا خاصة في الآونة الأخيرة حيث يرجع اتساع حجم نطاقها الى التقدم في مختلف العلوم والفنون والاختراعات الذي جعل كل الدول تتوسع في استخدام أحدث ما وصل اليه العالم من عمليات الانتاج المختلفة، واتبعت في ذلك عدة سياسات واستراتيجيات من أجل النهوض بهذا القطاع.

ثالثا: اسباب قيام التجارة الخارجية

يرجع تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية إلى السبب الرئيسي والمتمثل في جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسميه الاقتصاديون بمشكلة الندرة النسبية، وذلك بسبب محدودية الموارد الاقتصادية قياسا بالاستخدامات المختلفة لها في إشباع الحاجات الإنسانية المتجددة والمتزايدة والمتداخلة إلى جانب ضرورة استخدام هذه الموارد بشكل أمثل.

ويمكن حصر أسباب قيام التجارة الخارجية في الآتي:¹

* الظروف الطبيعية: فالدول التي تتميز بالتربة الخصبة والمناخ الملائم ومياه مناسبة ووفير للري. تتخصص في المنتجات الزراعية، بينما الدول التي تحوي في باطنها المواد الخام تتخصص في إنتاج المواد الأولية والسلع الوسيطة.

* التفاوت في عرض العمل ورأس المال: حيث تقوم الدول في التخصص في إنتاج السلع التي يستخدم فيها العنصر الانتاجي بكثافة.

* تكاليف النقل: حيث أن قرب الانتاج من مواقع الشحن يخفض تكلفة انتاج السلعة.

* توافر التكنولوجيا الحديثة: فالدولة التي لها سبق في استخدام التكنولوجيا الجديدة تصبح في وضع يسمح بانتاج سلع وخدمات مرتفعة الكفاءة.

رابعا: اهمية التجارة الخارجية

تعد التجارة الدولية من القطاعات الحيوية في كل الاقتصاديات العالمية النامية منها والمتقدمة، وتكمن أهميتها في كونها تمكن كل دولة من أن تستفيد من مزايا الدول الأخرى بحيث لا تستطيع إشباع حاجات مجتمعاتها بالاعتماد على مواردها الذاتية فقط، كما يصبح أي مورد لها ذا نفع كبير إذا أحسنت استغلاله لتحقيق اكتفائها الذاتي من جهة وتصديره إلى باقي دول العالم من جهة أخرى.

¹ - مكناسي فاطمة الزهراء، عميار إيمان، الطرق المعتمدة في تمويل التجارة الخارجية "دراسة حالة الاعتماد المستندي- بنك التنمية والفلاحة الريفية- وكالة قالمة 821"، 2020-2021، ص 8.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

- ويمكن أن نوضح أهمية التجارة الدولية من خلال النقاط التالية:
- تعد الصورة المباشرة للعلاقات الدولية فهي تربط الدول والمجتمعات بعضها ببعض.
- تساعد في الحصول على المزيد من السلع والخدمات بأقل تكلفة نتيجة لمبدأ التخصص الذي تقوم عليه
- تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام المنتجات.
- تساعد في زيادة الرفاهية للمجتمعات عن طريق توسيع قاعدة الاختيار فيما يخص مجالات الاستثمار أو الاستهلاك.
- تعد مؤشرا هاما لقياس قدرة الدول على الإنتاج والتسويق والمنافسة في السوق الدولي.
- نقل التكنولوجيا والمعلومات الأساسية التي تسمح ببناء اقتصاد متين وتعزيز التنمية المستدامة.
- وتكمن الأهمية الكبرى للتجارة الدولية في علاقتها بالتنمية، فالتنمية الاقتصادية وما ينجم عنها من الارتفاع في حجم الدخل القومي تؤثر في حجم ونمط التجارة الدولية والعكس، حيث أن التغيرات في ظروف التجارة الدولية تؤثر في تركيبة الدخل القومي ومستواه، وبالتالي في التنمية الاقتصادية للدول.¹
- تجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن أهمية التجارة الدولية تختلف من دولة إلى أخرى حسب حجمها ومستواها الاقتصادي، كما تختلف أهميتها في نفس الدولة من فترة زمنية إلى أخرى حسب السياسة التجارية التي تطبقها.

خامسا: سياسات التجارة الخارجية

- سياسة حماية التجارة الخارجية: تتمثل سياسة الحماية في قيام الحكومة بتقييد حرية التجارة مع الدول الأخرى بإتباع بعض الأساليب كفرض رسوم جمركية على الواردات، أو وضع حد أقصى لحصة الواردات خلال فترة زمنية معينة، مما يوفر نوعا من الحماية للأنشطة المحلية من منافسات المنتجات الأجنبية .

¹ - عمراوي نذير، موراح محمد علاء الدين، دور رقمنة قطاع الموانئ في رفع كفاءة التجارة الخارجية الجزائرية دراسة حالة ميناء عنابة، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2022-2023، ص 46.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

وتعرف الحماية على انها سياسة يتم تبنيها من قبل الدولة لحماية الصناعات المحلية من خطر منافسة الواردات الاجنبية.¹

- سياسة الحرية التجارية: لا يعترض انصار الحماية على ما لحرية التجارة من مزايا إلا انه يرون ان ظروف معينة تقتضي تطبيق شكل من اشكال الحماية، على ذلك فأنصار الحماية لا يعترضون على سياسة حرية التجارة.

و تعرف سياسة حرية التجارة على انها جملة من الاجراءات و التدابير الهادفة الى تحكيم نظام التجارة الخارجية تجاه الحياد.

المطلب الثاني: مفهوم الموانئ البحرية وتطورها

أولاً: مفهوم الموانئ و أصنافها

1- تعريف الميناء²

يعتبر الميناء المنفذ الرئيسي و الأساسي للتجارة الداخلية و الخارجية، للدولة، حيث أنه يمثل حلقة الوصل بين البر و البحر.

كلمة "Port" مستمدة لغة من الكلمة اللاتينية "Porta" وتعني مدخل أو بوابة، و يمكن تعريف الميناء بأنه مسطح مائي محمي من الرياح و غوائل البحر، تستطيع السفن أن تقوم فيه بعمليات الشحن والتفريغ. و يتم اختيار مواقع الموانئ طبقاً لعوامل اقتصادية، سياسية و طبيعية كثيرة. كما يتم تجهيزها أيضاً بمختلف الوسائل و الإنشاءات و المعدات التي تكفل توفير و تسهيل الصلة بين السفن، باعتبارها وسائل نقل البضائع، و بين البر.

¹ - نجوى قوارطة، اناس عبداوي، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية - دراسة ميدانية لميناء عنابة-، مذكرة تخرج لإستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر، 2021-2021، ص 82.

² - بن عبد الرحمان بن نعيمة، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، 2013-2014، ص 81 .

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

و يعرف أيضا بأنه " مجموعة الوسائل و التجهيزات المهيأة و المستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفن و مختلف وسائل النقل البري : السكك الحديدية، الطرق، الملاحة الداخلية و القنوات المختلفة ". و بالتالي فهو نقطة الوصل بين وسائل النقل البحري و وسائل النقل الداخلي من قنوات ملاحية و سكك حديدية و طرق.

كما يعرفه آخرون على أنه " بوابة أو منفذ تنقل و تتدفق من خلاله البضائع و المسافرين فيما بين السفينة و الشاطئ".

حسب المادة 888 من القانون البحري الجزائري المؤرخ في 25 جوان 1998، فإن الميناء هو نقطة من ساحل البحر، مهيأة و مجهزة لإستقبال السفن و إيوائها و تأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري و النزهة.

ومنه يعتبر الميناء وحدة إنتاجية تخدم الملاحة البحرية و التجارة الدولية بتزويدها بالخدمات و التسهيلات و توفير الإمكانيات و المعدات اللازمة لمناولة البضائع، كما أنها تساعد المسافرين بتمكينهم من الصعود و النزول من السفن و إليها.

و كما نجد أيضا أن القانون العام للموانئ يعرف الميناء حسب المادة (02) إلى غاية المادة (06) بما يلي:¹

يقصد بالميناء موقعا على ضفة البحر مهيا و مجهزة لاستخدامه في عمليات النقل البحري والصيد البحري والنزهة، كما أن الميناء يقام على الأملاك العمومية التابعة للدولة و تثبت حدوده بموجب عقد إداري.

إن الميناء خدمة عامة يتكون من مجموعة من البيانات و التجهيزات و الآلات المنجزة، و المصانة بانتظام و المستغلة بأحسن الشروط الاقتصادية و الأمنية.

¹ - رصاع حياة، اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في تخصص اقتصاد دولي، جامعة وهران، 2012-2013، ص 37.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

يخصص الميناء لاستغلال كل أنماط السفن البحرية التي تقوم فيه بإركاب المسافرين و إنزالهم و شحن الحمولات و تفريغها و تموين السفن أو إيوائها أو تصليحها، حيث أن الميناء سيستغل كل سفينة تقدم طلبها وفقا للنص المنصوص عليها في الأنظمة القانونية و يقدم لها كل الخدمات التي تتطلبها حسب ترتيبها في الوصول و الأولويات و بوجه خاص الخدمات التجارية التالية: القيادة و الإرشاد و الصيانة و الرفع، و تموين النشاطات المساعدة المتصلة بالعمليات البحرية و المينائية.

و منه يشكل الميناء منطقة عبور للبضائع المنقولة عن طريق البحر، حيث يقبل المستعملون للقيام بعملية تجارية تحت إشراف و رقابة مصالح الأمن الوطني و الجمارك و الصحة و الشرطة المينائية لشروط التي تحددها القوانين و الأنظمة السارية.

يعتبر الميناء نقطة الوصل بين وسائل النقل البحري و وسائل النقل الداخلي لنقل و عبور البضائع، أو هو المرفأ الذي تلجأ إليه السفن احتفاء من العواصف، و هناك عنصرين يتكون منهما الميناء:

1- "واجهة بحرية تشمل مساحة مائية مناسبة محمية طبيعيا أو صناعيا إزاء الظواهر الطبيعية مثل: أخطار الأمواج و الأعاصير.

2- مساحة أرضية ممتدة تقام عليها الأرصفة و المخازن و تتخللها معدات التداول و وسائط النقل و مساحة أرضية متصلة بها تدعى الظهير"¹

و مفهوم الميناء أعم وأشمل من المرفأ الطبيعي حيث يتألف الميناء من النطاق الذي يحتضن المرفأ بالإضافة الى ما يضم من مستلزمات خدمات السفن و كل متطلبات عمليات الشحن و التفريغ و التخزين و النقل، مثل الأرصفة و الروافع و المستودعات و المخازن و الطرق الداخلية و المباني وغيرها وهذا يعني أن أي ميناء في العالم لابد أن يحتضن مرفأ، كما هو الحال في العديد من الموانئ العالمية"²

¹ د.هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1984، ص 60.

² مختار السويقي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996، ص، 325.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

وفي المقابل توجد عدة مرافئ في العالم بدون موانئ إذ ليس من الضروري أن يتحول كل مرفأً طبيعي إلى ميناء إذا لم تتوافر فيه مقومات اقتصادية وجغرافية أخرى، وقد يكون ذلك بسبب وجوده في مناطق نائية بعيدة عن خطوط الملاحة الدولية، أو وقوعها في مناطق تنتشر فيها الشعاب المرجانية التي تعرقل حركة الملاحة البحرية.

2-تصنيفاته:

يختلف تصنيف الموانئ من باحث لآخر وفقاً للمعيار المستخدم في التصنيف، و بصفة عامة يمكن أن تصنف الموانئ طبقاً لأربعة معايير هي :

1-2.تصنيف الموانئ طبقاً للموقع الجغرافي:

و هي متنوعة كما يلي:¹

1-1-2-موانئ طبيعية (لمرافئ) :و تعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراء تعديلات صناعية كبيرة، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية التي تتعرض لها السواحل، و تقام هذه الموانئ على شواطئ البحار أو على مصبات الأنهار عند إلتقائها بمياه البحر مثل ميناء (Antwerp) بلجيكا.

2-1-2-موانئ شبه طبيعية: و هي موانئ تحتاج بطبيعتها إلى منشآت صناعية تكميلية متعددة، و ذلك حتى يتسنى لها القيام بالخدمات المطلوبة منها.

2-1-3-موانئ صناعية: و هي موانئ يتم إنشائها على الساحل المكشوف، و بذلك هي بحاجة إلى مشاريع صناعية لحماية الساحة المائية أو إلى مشاريع داخل الأرض على أن ترتبط بالساحل بقناة بحرية.

2-2.تصنيف الموانئ طبقاً للوظيفة أو الغاية الموجودة منها:

و في هذا الصدد تنتوع الموانئ بين :

¹ - هارون أحمد عثمان، مرجع سابق تم ذكره ، ص ص 245-246

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

2-2-1- الموانئ العسكرية: هي حوض مائي تقام به ترسانة عسكرية لتموين البواخر بمختلف الوسائل الحربية و غير الحربية خدمة لأغراض الدولة. وهذه الموانئ تتطلب نظام رقابي وإداري خاص محكم لإنجاز مختلف العمليات التموينية، مثل ميناء (Brest) بفرنسا والذي مثل نموذجا للميناء العسكري في القرن 19.

2-2-2- الموانئ التجارية: تصنف ضمن هذه الفئة، الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص و البضائع و الحيوانات الحية المتقلبين من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل البري العكس، و كذا كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية، وذلك في أحسن الظروف الإقتصادية و الأمنية.¹

2-2-3- الموانئ البترولية: هي موانئ متخصصة في نقل هذا النوع من السوائل، و تتم عملية ضخ البترول من السفينة إلى الميناء أو من الميناء إلى داخل السفينة عبر قنوات الضخ. عند القيام بعملية الضخ تعزل الأحواض التي ترسو فيها السفن الناقلة للبترول الخام بحواجز لتفادي تلوث المياه أو أي حوادث أخرى.

2-2-4- موانئ البضائع الجافة: تتميز هذه الموانئ بحمولتها الكبيرة، لذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينة في الموانئ، سواء من حيث إختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازمة، مثل ضرورة توفر مساحات كبيرة بالميناء و كذلك إدخال نظام ميكنة المناولة المينائية للبضائع. و تتضح أهمية توفر مثل هذه الموانئ إذا ما علمنا أنه في سنة 2013، حوالي 69,6% من إجمالي التجارة المنقولة بحرا يتمثل في تجارة بضائع الصب الجافة.

2-2-5- موانئ الركاب: تتميز بخدمة حركة الركاب و المسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضا نقل كميات بسيطة من البضائع، و من أمثلة هذه الموانئ، ميناء (Dover) بإنجلترا.

¹- الجمهورية الجزائرية، قانون، القانون رقم 98-05، المادة رقم 889.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

2-2-6- موانئ الخدمات: تخدم هذه الموانئ حركة الملاحة البحرية بشكل مباشر و تضمن تأمينها، من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن¹، تزويدها بالوقود، المياه العذبة و الأغذية و وسائل الخدمة التي يحتاجها المسافر، و لاتدخل في نطاق وظيفتها عمليات الشحن و التفريغ².

2-2-7- موانئ الصيد البحري: تصنف ضمن هذه الفئة، الموانئ الموجهة لإستقبال السفن المجهزة للصيد البحري و تلبية حاجيات هذا النشاط و تطويره.

2-2-8- موانئ النزهة: و هي الموانئ المهيأة لتلبية حاجيات ملاحه النزهة بقصد الترفيه و تطوير هذا النشاط، و توجد بها اليخوت و السفن الخاصة بالنزهة و سفن الشراع و التجديف و الرياضات المائية.

2-2-9- الموانئ متعددة الوظائف: إضافة إلى ما سبق، قد يكون هنالك دمج في خدمات الموانئ، إذ في الميناء الواحد و بسبب التطور التكنولوجي الحاصل من الممكن أن نجد أكثر من خدمة وظيفية في أن واحد

2-3 تصنيف الموانئ حسب الملكية و أنظمة إدارتها:

تختلف أنظمة إدارة الموانئ من دولة لأخرى حسب الإستراتيجيات الإقتصادية و السياسية المتبعة، فقد تحدد بعض الدول النظام الضروري للميناء بالتفصيل بينما نجد في دول أخرى أن قانونها ينص فقط على المبادئ العامة المتعلقة بالميناء، أما التفاصيل الأخرى فيتكلف بها مسؤولي الموانئ، و هذه السياسات تختلف حسب أهمية و مكانة قطاع الموانئ ضمن إستراتيجياتها التنموية. و فيما يلي مختلف أنظمة إدارة الموانئ.

2-3-1- الموانئ ذات التسيير المركزي (الموانئ الوطنية): في هذا النظام تتم عملية الإشراف و إدارة الموانئ من قبل حكومات الدول، حتى تتمكن من تطبيق إستراتيجياتها التنموية و تحقيق أهدافها الإقتصادية. و في هذا النظام إما أن يتم الإشراف والرقابة مباشرة عن طريق الحكومة المعنية أو عن

¹ - سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2008. ص42.

² - هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع و الآفاق المستقبلية) دراسة حالة، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العراق، 2012، العدد 73، ص348.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

طريق هيئة الميناء التي تكون جهازا من أجهزة الدولة و تابعا لها¹. وهذه الموانئ يمكنها أن تتعاون مع المؤسسات الخاصة (النشاطات التجارية) باعتبارها تزود الموانئ بالتجهيزات أو آلات الشحن و التفريغ.

تتمتع الموانئ الوطنية بالميزات الآتية :

-الحصول على الدعم المالي من الدولة و تغطية النفقات الإستغلالية، بالإضافة إلى القدرة الإستثمارية التوسعية الكبيرة لتطوير هذه الموانئ؛

-مراقبة الرسوم وتوحيد النظم الحسابية و إعادة النظر في القوانين و تقديم أي مساعدات فيما يخص الصناعة داخل الميناء؛

-الحصول على كفاءة أعلى و تكاليف أقل إذا أستغلت هذه الموارد إستغلالا أمثلا؛

-إمكانية تنمية الميناء في المستقبل، وإدارته بما يتماشى مع الخطة طويلة المدى التي تضعها الحكومة المركزية.

و بالرغم من هذه المميزات التي تتمتع بها الموانئ الوطنية إلا أنه توجد بعض العيوب التي تمثل عقبات في سبيل نموها و تتلخص فيما يلي :

-باعتبار الميناء جهازا تجاريا، يتعين عدم إعتباره جزوا من الجهاز الحكومي؛

-مركزية الإدارة تضعف روح المنافسة و تؤثر على كفاءة التشغيل و التطوير؛

-التعرض لضغوط سياسية نتيجة زيادة التمثيل الحكومي؛

-ضعف الحافز الفردي نتيجة بيروقراطية الإدارة؛

-زيادة الإعتماد على الدعم الحكومي و الإرتباط بالهيكل الإدارية؛

-عدم التمثيل الكافي للعملاء

¹ - هارون أحمد عثمان، مرجع سابق، ص246.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

ومن أمثلة الموانئ الوطنية نجد ميناء (Calais) و (Cherbourg) بفرنسا و العديد من موانئ الاقتصاديات النامية.¹

2-3-2- الموانئ ذات التسيير اللامركزي (الموانئ التابعة للحكم المحلي): يقصد باللامركزية تحويل بعض مسؤوليات الدولة لصالح الجماعات المحلية، و في هذه الحالة إستغلال و ملكية الميناء ترجع إلى البلدية، و يشرف على إدارة الميناء جهاز يتم إختيار أعضائه عن طريق الإنتخاب بالبلدية.

الميزة الأساسية لهذا النوع من التنظيم هي كونه يقع في مدينة مينائية مما يسهل عملية التنسيق بين إحتياجات المدينة و متطلبات الميناء و إجراء التوسعات المطلوبة. و تعمل هذه الموانئ على الحفاظ على مستوى متقدم من الأداء، بسبب المنافسة التي تلقاها من الموانئ الأخرى.

أما فيما يتعلق بالنقائص، فهي تلك الناجمة عن القيود التشريعية (سياسة البلدية) و المالية الموارد المالية المحدودة) و المتعلقة بالمساحة (مساحة العينة محدود).

من بين الموانئ التي تتبع نظام الإدارة عن طريق البلدية أوالحكومة المحلية : ميناء (Antwerp) ببلجيكا وميناء (Rotterdam) بهولندا.²

2-3-3- الموانئ ذات الإدارة الذاتية: بلدان عديدة دعت إلى منح اللامركزية في القرارات، حيث توكل إدارة الميناء إلى هيئة مستقلة عن طريق عقد تشريعي، و الذي يحدد تنظيمه و كفاءته و حدود تدخله. الميناء المستقل هو مؤسسة عامة صناعية و تجارية، مسيرة من طرف مجلس إدارة يضم المنتفعين بخدمات الميناء ذوي الخبرة و الكفاءة مثل الشركات الملاحية، التوكيلات الملاحية، المصدرين و المستوردين، بالإضافة إلى الأجهزة الأخرى ذات الصلة بخدمات الموانئ و الأجهزة الحكومية

يقر هذا النظام بالشخصية القانونية و الإستقلال المالي للسلطات المينائية عن مالية السلطات المركزية (الإعتماد على الموارد الخاصة)، و هذه الأخيرة تقوم بالوصاية لعملية الرقابة المالية للهيئات المعنية³.

¹ - Charles-Henri Fredouet , Frank Guerin, Cit, P11

² - Charles-Henri Fredouet , Frank Guerin, Cit, P11

³ - Maurice Bernadet, Jean-Claude Lassere, Le Secteur des transports, concurrence compétitivé, Economica.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

وتأخذ العديد من الدول بنظام الإدارة الذاتية للموانئ كما هو الحال في ميناء (Kolkata) بالهند و الموانئ التجارية الكبرى في فرنسا.

لهذا النظام الإداري عدة مزايا :

-زيادة القدرة على التمويل طويل الأجل عن طريق الإكتتاب العام

-اللجوء إلى الإقتراض لتغطية تمويل العمليات الخارجية؛

-حرية الإدارة.

أما النفاص فتكمن في مبدأ الإستقلالية المالية من خلال عدم تحقيق الإكتفا في الموارد بالنسبة لبعض الموانئ.

2-3-4- الموانئ الخاصة

ملكية هذه الموانئ و إدارتها تعود للقطاع الخاص و تتمتع بنفس المميزات التي تنسم بها المشروعات الخاصة. و تدار على أساس تجاري أي بكفاة عالية و بطريقة إقتصادية تحقق الأرباح.¹

إتبع العديد من الدول الرأسمالية هذا النظام فمثلا الموانئ البريطانية الصناعية و التي تم تأميمها بعد الحرب العالمية الثانية تحت مسمى (The British Transport Docks)، تم خصصتها في سنة 1981 تحت إسم (Associated British Ports).

ثانيا: تطور الميناء

لفهم نظام النشاطات اللوجيستية بالميناء لا بد من التطرق لمراحل تطور اجيال الموانئ والتغيرات التي طرأت على خصائصها خلال فترات زمنية تظهر كما يلي:²

1-موانئ الجيل الاول (اقتصاد زراعي): وهي الفترة ما قبل 1960 حيث تتميز بما يلي :

¹-مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ ، الطبعة الأولى، الإشعاع، الإسكندرية، 2000، ص47.

²-فريق بحث- دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية - الجزء الأول 2006، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، ص6.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

- بطء عمليات المناولة وقلة الانتاجية
- التعامل اساسا مع البضاعة العامة والمجزأة
- استخدام تكنولوجيا بسيطة ومعدات بدائية
- عدم وجود نشاطات ذات قيمة مضافة، حيث أثرها محدود على الاقتصاد
- هياكل تنظيمية بسيطة
- محدودية تدفق المعلومات

2- موانئ الجيل الثاني (اقتصاد صناعي) وجدت في فترة مابعد الستينات حيث تتميز بما يلي¹:

- التعامل مع بضائع عامة وبضائع الصب
- مرونة في العمليات والتعامل مع الحجم الكبير وارتفاع في الانتاجية وتخفيض في التكلفة
- تطور في البنية التحتية واستخدام تكنولوجيا الاحجام الكبيرة
- القيام بالتوزيع الضخم والتخصص في المنتجات
- القيام بنشاطات القيمة المضافة
- تواجد نظام النقل متعدد الوسائط
- التنظيم الاداري المركزي
- توليد المعلومات على نطاق واسع

1- موانئ الجيل الثالث (اقتصاديات ما بعد التصنيع) وجدت في الفترة مابعد الثمانينات حيث تتميز بما يلي²:

- التعامل في البضائع النمطية وبضائع الصب
- التكامل بين وسائل النقل ومراكز اللوجستيك ومختلف الوسائط
- المرونة الكبيرة وانخفاض في التكلفة

¹ - حملوي ربيعة، الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية، مجلة علوم الإقتصاد والتسيير والتجارة، ص 182.

² - نهال فريد مصطفى، جلال العبد - إدارة اللوجستيات، دار الجامعات الجديدة للنشر سنة 2003 ص 120.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

- يمكنه الاجراءات الجمركية، والجهات الرقابية باستخدام الآلية بدرجة كبيرة
- تتوفر فيها مواصفات المحور المغذي (التعامل بين الميناء الرئيسي والميناء الثانوي)
- التخصص في المعلومات
- تعاضم نشاطات القيمة المضافة

إن تطور الموانئ ما فتئ يزداد، حيث ظهرت أجيال أخرى جديدة، كالجيل الرابع

(مثل ميناء دبي) والجيل الخامس (ميناء طوكيو)، حيث تتميز بميكنة كلية للنقل، مع تواجد أجهزة الكترونية دقيقة جدا تتحكم تتحكم في إجمالي النشاطات المينائية والخدمات اللوجيستية، يديرها نظام لا مركزي، كما تتميز بانتشار واسع لنشاطات القيمة المضافة، وتكامل قوي بين الوسائط المتعددة المتعاملة بالميناء، وتتوفر فيها صفة الرافدية والمحورية والمرونة الكبيرة وانخفاض في التكلفة، بالإضافة الى تدفق كبير في المعلومات بشكل كبير.

فالشركات العالمية حاليا تسعى الى إقامة فروع لوجيستية في هذه المراكز المينائية التي تتوفر فيها العديد من الشروط: كالموقع الجغرافي الإستراتيجي، استقرار سياسي، وجود قوانين وتشريعات مشجعة وملائمة¹ وغيرها

¹- شريف محمد ماهر، - تخطيط النقل وسياساته-، الدار الجامعية، 2006، ص 154.

المطلب الثالث: وظائف الموانئ البحرية وأهميتها

أولاً: "وظائف الموانئ البحرية"

تقوم الموانئ البحرية بالعديد من الوظائف التي تخدم الاقتصاد القومي للبلد، والتي تساهم الى حد كبير في ازدهار العلاقات التجارية بين الدول ويمكن تلخيص الوظائف الأساسية للميناء في النقاط التالية¹:

1-وظيفة التبادل التجاري: تزيد الموانئ ذات الكفاءة العالية في الأداء والتسهيلات في الخدمات من حجم التجارة ويفتح منافذ للأسواق العالمية بدون وسطاء، كما انها تزيد أيضا من القدرة التنافسية للصادرات هذا ما يحسن مركز الدولة حيث تسمح لها باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدولة المصدرة.

2-وظيفة النقل: يمثل الميناء حلقة الوصل بين البحر والأرض وله دور كبير في شبكة النقل حيث يتم نقل حوالي 90% من التجارة الخارجية عن طريق الموانئ، وتوفير منافذ مباشرة للأسواق الخارجية الذي ينعكس إيجابيا على تكلفة النقل وزمنه.

3- الوظيفة الصناعية" معظم الموانئ الآن تقوم بالتصنيع او بمعنى اخر أصبحت كأى مؤسسة تجارية تقوم على بعض الصناعات ذات الطبيعة التصديرية او التي تعتمد على المواد الخام التي تستورد من الخارج مثل صناعة الحديد والصلب.

4-الوظيفة المالية" تعتبر الموانئ من اهم المصادر للحصول على العملات الصعبة التي تحتاجها الدولة وذلك من خلال الرسوم التي تفرض على السفن والرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها على البضائع الواردة .

¹-سطايلي فاطمة زهراء، الاستثمار في الموانئ البحرية في ظل حركة التبادل التجاري دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص تجارة ولوجستيك أوروبومتوسطي، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2014-2015، ص 60.

3- خليفي ماجدة، ودفل نعاة، دور المراكز اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر دراسة حالة: ميناء الجزائر، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعريبيج، 2021-2022، ص27.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

5- الوظيفة السياسية: تلعب الموانئ دورا هاما في تدعيم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، فالدولة التي تتمتع بموانئ بحرية مرتبطة بالعالم الخارجي دون أي ضغوط على تجارتها الخارجية تستطيع تحقيق استقلالها الاقتصادي .

كما تساهم الموانئ ايضا في توفير فرص العمل ويتوقف حجم هذه العمالة على نوعية الميناء إذ يزداد حجمها في الموانئ العامة مقارنة بموانئ البضائع الصب لاعتمادها بشكل كبير على وسائل التداول، ونجد هذه العمالة في مجال الإدارة والتشغيل والخدمات المساعدة والصيانة، والقطاعات المرتبطة بالموانئ وفي التدريب لخلق كوادر فنية وإدارية.

ثانيا: أهمية الموانئ البحرية

تمتلك الموانئ البحرية أهمية بالغة ذلك كونها المحرك الرئيسي للتبادل التجاري ويمكن تبيان هذه الأهمية من خلال ما يلي:¹

- يعتبر الميناء مصدر من مصادر الحصول على العملات الأجنبية مقابل رسوم الموانئ كالقطر والإرشاد أو الخدمات التي تقدم للسفن كالشحن والتفريغ والتموين والإصلاح وما تحصل عليه كل من شركات التأمين البحري وما تحصل عليه مقابل بيع أو تأجير السفن لدولة أخرى².

- يتم نقل البضائع سواء كانت صادرات او واردات من خلال الموانئ لبحرية هذا ما يؤثر على الميزان التجاري للدولة وميزان مدفوعاتها فحوالي 47 من البضائع تنقل عن طريق الموانئ، بالإضافة الى ذلك تلعب الموانئ دورا رئيسيا في تحديد الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية .

- تساعد كفاءة الموانئ البحرية في استرداد المواد الأولية والمعدات التي تستعمل في تنفيذ مخططات التنمية الاقتصادية التي حددتها الدولة، لذلك فان ارتفاع معدلات التنمية الاقتصادية يرتبط بكفاءة الموانئ البحرية كما تشكل الموانئ منفذ الأسواق العالم حيث يتم مبادلة البضائع من الدول الأخرى الأمر الذي ينمي ويطور العالقات التجارية مع بقية العالم. ومراكز للتصنيع والتجميع وأنشطة القيمة المضافة والتعبئة والتغليف

²-رصاص حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردان وميناء وهران، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، 2018-2019، ص83.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

والمناطق الحرة، والوظائف الجديدة المتعلقة بالمراكز اللوجستية التي تتماشى مع تحرير التجارة العالمية وتطبيق اتفاقيات الجات.

- المشاركة في تنمية وتطوير المناطق الجديدة والنائية وفتح منافذ للتصدير والاستيراد الوطنية من أقطاب التأمين على السفن الأجنبية، والوكلاء الملاحيون والوطنيون من الأجانب ومن عملية الاستثمار في القطاعات أو (مشروعات الموانئ) ذات الصلة بالموانئ والترسانات البحرية مما ينعكس على التخطيط.

المبحث الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ

إن تنوع طبيعة المنتجات واختلاف أحجامها أدى الى تنوع الأنشطة اللوجيستية في الموانئ التي تختلف باختلاف هذه المنتجات لكي تتناسب و تتوافق مع طبيعة هذه المنتجات.

المطلب الاول: المفاهيم اللوجستية بالموانئ

وتتضمن اللوجستيات البنية الأساسية المتمثلة في الجوانب المادية كالأجهزة والمعدات والآلات "حيث تطورت المعدات المستخدمة على أرصفة الحاويات من المستوى التقليدي الأوناش Greans إلى الأوناش panamax Post ثم إلى الأوناش الحديثة العملاقة¹ panamax post Super والجوانب الغير المادية كاليد العاملة، كذلك و الإبتكارات و المهارات، والبنية التحتية المتمثلة في الرصيف، الأحواض والمخازن وشبكات الطرق وكذلك "الاستقرار السياسي والاجتماعي الذي يعتبر من ضمن مركبات البنية التحتية التي بدونها تقل فرص ازدهار هذه الصناعة"². انتقلت الموانئ من استخدام الأرصفة المينائية في عمليات تداول وتخزين الحاويات إلى بناء ساحات للحاويات Containers yards إلى تصميم وإنشاء محطات للحاويات Containers terminals، وامتدت أنشطة الميناء لتشمل الخدمات الهندسية والفنية والمالية والتجارية والقانونية.

¹ - سمير معوض، اللوجيستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، ديسمبر 2001، ص 20.

² - أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2016، ص 347.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

إن مدى تغلغل العمليات اللوجيستية في أنشطة الموانئ أصبحت المعيار الذي تخضع الموانئ ومحطات الحاويات لمقاييسه، فقلة تطبيق اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات تؤدي إلى انخفاض معدلات نموها وتراجع موقعها على خرائط العالم البحرية والتجارية.

فالعنصر البشري المتمثل في اليد العاملة ذات المهارة العالية في الموانئ تدخل ضمن العملية اللوجيستية خاصة عند التعامل مع حمولات السفن (شحنًا وتفريغًا) والعمالة الإدارية والفنية والتنفيذية الماهرة في ساحات وأحواض بناء السفن وإصلاحها وصيانتها، وكذلك أطقم السفن البحرية والطائرات والسكك الحديدية والشاحنات البرية.¹

وتتميز الخدمات اللوجيستية التي يقدمها الميناء بالكفاءة والسرعة، وانخفاض التكلفة مما يساعد العميل على القدرة التنافسية في توسيع الأسواق.

فتوليد القيمة للعميل من خلال تقديم خدمة ذات جودة عالية بتكلفة منخفضة لا تأتي بالضرورة عن طريق تخفيض رسوم الميناء وإنما باستخدام تكنولوجيا حديثة "أو الترشيح في تكلفة أداء الخدمة المقدمة للعميل أو من خلال مساعدتهم على توسيع أسواقهم والقدرة على المنافسة فيها وبالتالي نمو أعمالهم وتوسيع نطاق أعمالهم."¹

إن الموانئ التي تولد قيمة للعملاء تحرص في البداية بالتنبؤ باحتياجات العميل وتتعامل مع هؤلاء العملاء على أنهم شركاء في نجاح الموانئ لأن رضا العميل هو العنصر الأساسي في نجاح الموانئ.² كما يدخل في نطاق شبكة اللوجيستيات شركة الصيانة ووكلاء قطاع الغيار من خلال أدائها دور الحفاظ على الأجهزة والآلات والمعدات سواء على مستوى التقدم الزمني أو التقدم التكنولوجي.

فصناعة اللوجيستيات تعتمد على ركيزتين الأولى التكنولوجيا البرمجية التي تقوم بإظهار مواقيت

¹- إيهاب النحراوي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، رسالة الدكتوراه، النقل الدولي واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007، ص 40.

²- سمير معوض، اللوجيستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة أنترناشيونال، أبريل 2001، ص 10.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

وصول وإبحار السفن وشبكات الموانئ والخطوط التي تعمل ما بينها وعليها، ونظم حجز الفراغات وخرائط تحديد المسارات وتتبع رحلات وتحركات السفن الى جانب ذلك طريقة الاستعلام عن عروض أسعار النوالين والخدمات، والثانية تكنولوجيا التجهيزات والمعدات والآلات ومن المعروف أن التقدم التكنولوجي يتم بمعدلات أسرع بكثير من التقدم الزمني مما جعل صناعة اللوجستيات تتميز بسرعة التغيرات التكنولوجية التي تقتضي بالتالي تدريب عالي المستوى لكوادر البشرية أي أن التقدم العالي في مجال الأجهزة والمعدات يتطلب تطويرا وكثيفا في مجال البرمجيات والإدارة والتشغيل مع كثافة الإفادة من نمو القدرات البشرية بما لا يوجد فجوة ما بين الثروات الذهنية والثروات المادية." بالاعتماد على أجهزة الفاكس والتيليكس والأنترنت و البريد الإلكتروني والمحمول.

ولم يقتصر دور الخدمات اللوجستية على الموانئ ومحطات الحاويات بل تجاوز ذلك إبحار السفن في أعالي البحار والمياه الدولية.

"وتعتبر البنوك هي البوابات المالية اللوجستية التي تدخل عبرها وتخرج من خلالها عمليات المبادلات التجارية الدولية ، فالتحويلات النقدية ، ونقل مستندات الشحن وملكية البضائع من المصدر الى المستورد لا يمكن أن تؤديها سوى البنوك العاملة في الخدمات اللوجستية التجارية بمستوى دولي".¹

ونجد أن المراكز اللوجستية تتميز بالدرجة العالية في تنو الأنشطة عن المنطقة الحرة (التجارية والصناعية) فهي مرحلة أدنى من مرحلة تطبيق المفهوم اللوجستي.

وأهم ما تميزت به هذه الموانئ هو تكاملها مع المناطق الحرة والمناطق الصناعية بمنطقة الظهر مع توفيرها للخدمات اللوجستية بالإضافة إلى توفير مراكز التوزيع².

ويعتبر ميناء دبي ميناء لوجستي لسببين:

-ميناء محوري.

¹ - سمير معوض، اللوجيستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، أكتوبر 2003، ص 21.

² - أحمد محمود عبد المنصف، نقل التكنولوجيا في مجالات النقل البحري، شبكة الانترنت واستخداماتها في النقل البحري، مؤتمر ماركادكون، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1997، ص 11.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

-المركز اللوجستي داخل الميناء التمثل في المنطقة الحرة جبل علي.

ونجد ان المراكز اللوجستية تتميز بالدرجة العالية في تنوع الانشطة عن المنطقة الحرة التجارية والصناعية فهي مرحلة ادنى من مرحلة تطبيق المفهوم اللوجستي.

-الموانئ المحورية Hub port: ظهرت في أواخر الستينات وأوائل السبعينات من القرن الماضي ويقصد

به المكان الذي يتصف بأبعاد استراتيجية من حيث الموقع كعلاقة البر والبحر، كالممرات والخطوط الملاحية الدولية التي تربط بين القارات، ولديه أماكن التوزيع والتجميع.

" وذو إمكانيات ضخمة بجذب سفن الخطوط الملاحية الدولية ليستخدما في تعقب شحن الحاويات من

وإلى الموانئ الفرعية الأخرى بالمناطق المحيطة بالميناء.¹

ويتميز بموقعه الجغرافي وعدد أرصفته الكبيرة وزيادة أطوالها وأعماقها لإستقبال السفن ذات الأحجام

الكبيرة والمتطورة و توفره على مساحات تخزين مناسبة لحجم وحركة الحاويات وامتلاكه أحدث معدات التداول، والأوناش، واستعمال نظم المعلومات لتبادل البيانات إلكترونياً، وتقنية GPS لتحديد موقع

الحاويات، واليد العاملة المدربة ذات الكفاءة، والإنتاجية العالية مما يؤدي إلى جذب حركة السفن المارة

بالمطقة "تدخله سفن الحاويات العملاقة التي تسيير على خط الملاحة الرئيسي Main line haul "

"فالموانئ المحورية تقدم حزمة من الخدمات اللوجستية سواء للتجارة العالمية او لأساطيل السفن الحاملة لها، اذ تقدم هذه الموانئ من التسهيلات ما يؤدي على المستوى الاقتصادي والى وفورات مالية وزمنية للسفن. كما تحقق انسياباً سريعاً ومأموناً للحاويات المشحونة بالسلع والبضائع ، من خلال النظام الفعال لجعل هذه الحاويات تتحرك بوتائر متسارعة من نظام نقل بحري الى نظام نقل متنوع وفق حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط وهو ما يعرف بتسهيلات نقل الحاويات الدولي.²

-المنطقة الحرة: في كثير من الأحيان يستعمل هذا المصطلح كمرادف لمصطلح مركز اللوجيستيات

¹-إيهاب خليل النجراوي، موانئ الخليج العربي - القدرة التنافسية، مرجع سبق تم ذكره، ص 23.

²- أيمن النجراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 392.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

(LC) إلى أن أصبح شائعاً إطلاق اسم المنطقة الحرة على مراكز اللوجستيات، ولكن من وجهة النظر

اللوغستية، المنطقة الحرة هي درجة أقل من مراكز اللوجستيات أو مرحلة أولية حيث ظهر مفهوم المنطقة الحرة لاتساع منطقة السوق للشركات متعددة الجنسيات ورغبتها في إقامة مراكز توزيع إقليمية لمنتجاتها من جهة، ومن جهة أخرى إقامة بعض الدول ذات الموقع الجغرافي المتميز مناطق تجارة داخل أراضيها، ومنحها العديد من الحوافز والامتيازات للمستثمرين كإعفاءات الجمركية، وتسهيل عملية تحويل العملة، في المقابل حصولها على منافع مادية من خلال تأجير الأراضي، خدمات الكهرباء والغاز، توفير فرص العمل، بالإضافة إلى رواج الميناء الواقع بجانب المنطقة الحرة .

المطلب الثاني: ماهية المراكز اللوجستية وأهميتها

أولاً: مفهوم المراكز اللوجستية

لا يوجد تعريف موحد للمراكز اللوجستية على الرغم من الاهتمام المتزايد من قبل العلماء، فمنهم من يعرفها بالتطرق إلى الأنشطة المتعلقة بالنقل والخدمات اللوجستية والبعض الآخر بالوظيفة التي تقوم بها قرى الشحن في أوروبا والولايات المتحدة فكل التعريفات تستند على الوظيفة التي يقوم بها المركز اللوجستي داخل المنظومة اللوجستية¹ ومن أهم هذه التعريفات:

-مركز اللوجستيات "هو موقع متوسط في منطقة جغرافية معينة، تتم فيه الأنشطة المتعلقة بالنقل واللوغستيات والتوزيع بواسطة مشغلين مختلفين سواء الأنشطة المحلية أو العالمية، ويمكن أن يكون هؤلاء المشغلين مالكيين أو مستأجرين للمباني والمنشآت والتسهيلات (المخازن، مراكز التوزيع، ساحات التخزين، المكاتب، خدمات الشاحنات) الموجودة في المركز، ويكون استخدام المركز متاحاً لجميع الشركات والأنشطة"².

¹ - والي مساعد، الأنشطة اللوجستية ودورها في تحقيق رضا العملاء دراسة حالة بعض المؤسسات العاملة في قطاع الصناعات الغذائية بالجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، جامعة أمجد بوقرة بومرداس، 2022-2023، ص118.

² - ايمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 346.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

" - هي الموقع الذي يتم فيه تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع و المكونات بهدف اجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئة و تغليف، معالجات صناعية، لصق العالمة التجارية، ثم إعادة شحنها الى سوق المستهلك النهائي و هذا بهدف تخفيض التكاليف الكلية لتلك العمليات و الاستفادة من التخصص وتقسيم العمل".¹

-وتعرف بالمنطقة التي تعتمد على أسس تجارية و تتركز بها أنشطة النقل و الخدمات اللوجستية، و توزيع البضائع من خلال العبور القومي و العالمي.

وحسب قاموس التراث الأمريكي عام 1992 فان مصطلح مركز اللوجستيكيات يتكون من المركز ويقصد به المكان الذي يتركز فيه نشاط معين واللوجستيكيات التي يقصد بها جميع العمليات لتقديم الخدمات أو المنتجات باستثناء عملية الإنتاج و عليه فان مراكز اللوجستيكيات مفهوما اكثر اتساعا من مراكز التوزيع حيث تعرف هذه الأخيرة بأنها تقوم بتحقيق المنفعة الزمنية بدون تحقيق قيمة مضافة أي أنها مكان لتخزين البضائع فقط بجانب الأسواق النهائية ليعاد توزيعها الى المستهلك،" فهي تعمل كمواقع لتحويل البضاعة وتوزيعها على الأسواق الإقليمية أو الخارجية اعتمادا على وصالت الممرات والتسهيلات، وبشكل تقليدي كانت كثير من مراكز التوزيع تقع بالقرب من المناطق المركزية للسوق والمحطات، ولكن حاليا تم توزيعها تبعا للمناطق اللوجستية واحتياجاتها والتي تسمى (المخازن ومراكز التوزيع)، وتبعا كذلك للتعامل مع السوق والتخصص الاقتصادي".²

أما مراكز اللوجستيكيات: فيخرج المنتج منها أكثر اقترابا من المستهلك من خلال القيام بجميع أنشطة التوزيع المادي إضافة الى اجراء عمليات انتاجية تحقق قيمة مضافة للمنتوج (كالتعبئة و التغليف ولصق العالمة التجارية، و معالجات صناعية) و هذا ما يقصد به بالقيمة المضافة في هذه المراكز .

¹ - مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، " دراسة جدوى انشاء شرق التفريعة بمنطقة شرق بور سعيد"، تقرير رقم 213-6312 افريل 1998، ص7.

² - شريف ماهر هيكال، اللوجستيات والموانئ البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الاسكندرية، ص127.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

القيمة المضافة: " هي الفرق بين قيمة المنتج النهائي لهذا النشاط الإنتاجي و بين قيمة المستلزمات والخدمات الإنتاجية التي قام بشرائها هذا النشاط الإنتاجي، و تمثل هذه القيمة المضافة حجم المساهمة الفعلية لهذا النشاط الإنتاجي في الدخل القومي ".¹

فالقيمة المضافة هي إضافة خصائص جديدة للمنتج التي تزيد من قيمته و تتكون القيمة المضافة من القيمة المضافة الرئيسية وتسمى أيضا بلوجستيات القيمة المضافة وتشمل التخزين، الشحن، التفريغ، التجميع، والتعبئة والتغليف، تجهيز الطلبات، استلام الشحنات، توفير وسائل فحص البضائع، كتابة الأسعار، إضافة الكتيبات، والقيمة المضافة الداعمة هي خدمات مكملة و تشمل : توفير المكاتب، توفير وسائل الاتصالات، والمعلومات وأماكن انتظار الشاحنات، تأجير الشاحنات و معدات النقل، تصليح و صيانة الحاويات وتوفير المحلات التجارية و الفنادق و المطاعم.

ثانيا: أهمية المراكز اللوجستية

للمراكز اللوجستية أهمية كبيرة حيث أنها: تساهم في خفض سعر السلعة، تعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة واستدامة الإقتصادات، وتزيد أهميتها في توليد الناتج المحلي الإجمالي.² و تكمن أهميتها في النقاط التالية:

- تساهم في زيادة الاستثمارات المحلية وتوفير العملات الأجنبية وفرص العمل في العديد من المجالات
- تكوين إطارات عن طريق التدريب وخلق الخبرات الفنية والإدارية.
- تطوير شبكات الطرق المحيطة بالمركز اللوجستي.
- ربط الاقتصاد الوطني بالتطورات العالمية والمساهمة في التنمية الاقتصادية وزيادة الدخل القومي.
- تحقيق المنفعة الزمنية عند وصول البضائع لأسواقها في الوقت والمكان المحدد وبالحالة المناسبة وبأقل

¹ - نعمة الله نجيب، أسس علم الاقتصاد، مؤسسة شباب الجامعة 1990، ص227.

² - رشا فؤاد عبد الرحمان/ منى محمود حسين، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مارلوج 4، منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، مصر، 29-31 مارس 2015، ص2.

تكلفة.

- دخول صناعات جديدة.

- تقليل الفجوة الزمنية من وقت استلام امر التوريد لغاية التنفيذ.

- منع التكسب بالموانئ البحرية.

- ربط الدولة بحلقات النقل متعدد الوسائط.

المطلب الثالث: اهمية الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية

اولا: مفهوم الميناء الجافة ومكوناته

1- تعريفه:

1-1 التعريف الفقهي:

عرف بعض الفقه الموانئ على أنها: دوائر جمركية تنشأ بعيدا عن المنافذ الجمركية المعتادة والتي تلحق بالموانئ الجوية أو البحرية أو التي تنشأ على المنافذ البرية المتاخمة للدول المجاورة.¹

كما تم تعريفه أيضا على انه: عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد وبعيدا عن البحر لإتمام النقل المتعدد الوسائط ولتحقيق المفاهيم اللوجستية ولمنع تكسب الموانئ البحرية والجوية، وتحقيق قيمة مضافة، مع ضرورة أن يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائل النقل المختلفة، وشبكات اتصال عالية الكفاءة وتكون هذه المناطق مسيطر عليها جمركيا".²

إضافة إلى هذين التعريفين نجد أن البعض يعرفها على أنها: "محطة تخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق والسكة الحديدية الواصلة الى الميناء البحري ويستخدم كمركز لتجميع البضائع القادمة من البحر

¹ سعيد أحمد عبده، الموانئ الجافة في مصر " سماتها ومشكلاتها"، مجلة المجمع العلمي المصري، المجلد السادس والثمانون، 2011، مصر .

² - شعبان اسماء، الموانئ الجافة طريق مصر إلى التجارة العالمية، المجلة الالكترونية، مركز المعلومات والتوثيق وعم اتخاذ القرار، هيئة ميناء دمياط، السنة الخامسة، العدد 14، 2015، مصر.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

استعدادا لتوزيعها الى الجهات الموردة، لتخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحات الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية".¹

من خلال كل هذه التهاريف المقدمة، يمكن لنا القول أن الموانئ الجافة عبارة عن منشآت مجهزة، مكتملة للموانئ البحرية، متصلة بها عبر مختلف وسائل النقل، تستخدم كمراكز لتجميع البضائع والمواد الاولية استعدادا لتوزيعها إلى الجهات المورة كوظيفة رئيسية لها، مع إمكانية توسيع نشاطاتها وخدماتها من اجل تقديم قيمة مضافة".

1-2 التعريف القانوني:

تطبيقا لنص المادة 67 من قانون الجمارك، صدر المقرر المؤرخ في 22 مارس 2011 المتعلق بالموانئ الجافة والذي عرفها من خلال المادة الثانية الفقرة الأولى منه كما يلي: "يمثل الميناء الجاف مستودعا مؤقتا خارج الميناء ويعتبر امتدادا طبيعيا للموانئ البحرية لا يمكن ربطه إلا بميناء واحد"، في حين تم تعريفه بموجب المادة الاولى من قانون الجمارك رقم 206 لسنة 2020 على أنه: "مكان في أي موقع بالدولة يصدر بإنشائه قرار من رئيس مجلس الوزراء ويعتبر نقطة انطلاق أو وصول البضائع".²

يلاحظ على هذا التعريف انه:

قصير جدا، حيث اعتبر المشرع الجزائري الموانئ الجافة مستودع مؤقت (مساحة تخزين مؤقت) وبالتالي تأديته لوظيفة واحدة فقط من الوظائف والخدمات المتعددة التي يمكن له المساهمة بها.

2- مكوناته:

لكي تتمكن الموانئ الجافة من لقيام بوظائفها فانه يجب توفر مواصفات معينة وتجهيزات ضرورية لذا تتكون الموانئ الجافة من ساحات مفتوحة ومحطة للحاويات، ومرافق وهي كالتالي:

¹ - فريد احمد، اثر المناطق الصناعية على تنمية المحافظات المصرية، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، معهد التخطيط القومي القاهرة، رقم 2013، 244، مصر.

² - نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سام محمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 36، العدد 3، 2014، سوريا.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

- ساحات للحاويات المستوردة
- ساحات للحاويات للمستوردة التي تم تفريغها
- ساحات للحاويات المصدرة
- ساحات لحاويات العبور الفارغة التي زادت فترة انتظارها عن المدة المحددة لها بالموانئ البحرية
- محطة تعبئة وتفريغ الحاويات
- أماكن انتظار السيارات
- مكاتب الجمارك والادارة
- ورش للمعدات، وورش لتجهيز وتنظيف وإصلاح الحاويات
- طرق لمرور الحاويات والأوناش والرافعات والبوابات لنقل ورفع الحاويات
- ميزان بسكول
- مكتب الاتصال الالكتروني
- وجود شبكة من الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية
- توفر مناطق للخدمات التجارية المساعدة كالوكالات البحرية، الجمارك، شركات التأمين، البنوك، مكاتب متعهدي النقل
- توفر مناطق الصناعة التصديرية كالتغليف والتعبئة

ثانيا: انواع الموانئ الجافة وتمييزها عما يشابهها من مفاهيم

1- انواعها:

تنقسم الموانئ الجافة بحسب طبيعتها ووظيفتها وموقعها في سلسلة توريد المواد للمصانع أو التوزيع الجاري للأسواق إلى الموانئ التي تقوم بتجميع المواد الخام (أ) تجميع السلع(ب) توزيع السلع (ج).¹

1-1 موانئ تجميع المواد الخام:

¹ دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 7 العدد 2، ص 461

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

وهي تلك الموانئ التي تقوم بتجميع المواد الأولية بكميات كبيرة جدا ومن مختلف المصادر ثم تقوم بإرسالها إلى المصانع وبذلك تضمن تدفقها باستمرار وبكميات كبيرة وبأقل الأسعار ما يضمن الاستمرارية في الإنتاج لتلك المصانع وتنفيذها للطلبات المفاجأة، لذلك بفضل إقامتها في المناطق التي تتوسط مصادر المواد الخام.¹

2-1 موانئ تجميع السلع:

توسط هذه الموانئ المصانع والمؤسسات الإنتاجية من أجل تجميع كل البضائع والسلع المنتجة باختلاف أنواعها وتركيباتها ثم تقوم بإرسالها إلى الأسواق وتوفيرها للمستهلك في الوقت والمكان المناسب²، مع تقديم خدمة مضافة للمصانع بالتقليل من نفقات التخزين بها ومنع التكدس، وبالتالي فهي تصلح فقط في المناطق ذات الكثافة الصناعية العالية.

3-1 موانئ توزيع السلع: تتواجد هذه الموانئ عندما تكون المصانع متباعدة، أما الأسواق فهي متقاربة فيقوم الميناء بتجميع منتجات المصانع في شحنات كبيرة ثم إرسال خليط منها لكل سوق حسب احتياجاتها³، لكن هذه الموانئ لا تحقق أي فائدة إن كانت الأسواق بدورها متباعدة.

4-1 موانئ جافة تتوسط مراكز الإنتاج والاستهلاك: وهو نموذج يجمع في نفس الوقت ما بين خدمات ومزايا كل من موانئ تجميع السلع وموانئ توزيعها، وعادة ما تقام هذه الموانئ عندما تكون مواقع الإنتاج متباعدة عن بعضها البعض ونفس الشيء بالنسبة للأسواق، وهي تساهم كثيرا في التقليل من تكاليف النقل ما يؤثر بطريقة مباشرة في أسعار المنتجات لدى المستهلك وبالتالي كثرة الإقبال عليها

¹-سعيد احمد عبده، الموانئ الجافة في مصر " سماتها ومشكلاتها"، مجلة المجمع العلمي المصري، المجلد السادس، ص16.

² سعيد احمد عبده، مرجع ذكر مسبقا، ص 116

³- سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف الإسكندرية، 2004، ص86.

2- تمييزها عن غيرها من المفاهيم المشابهة:

المفهوم	تمييزه عن الموانئ الجافة (أوجه الاختلاف)
المخازن المؤقتة	-المخازن المؤتة أماكن مغلقة خاصة فقط بتخزين البضائع التي تم تفريغها، دون استقبال للشاحنات والحاويات والرسائل الواردة للآخرين ¹ -حصول الموانئ الجافة على رقم تعريف دولي -تقام المخازن المؤقتة في نطاق الموانئ البحرية والمطارات عكس الموانئ الجافة التي يمكن اقامتها بعيدا.
مراكز اللوجيستيات	-المركز اللوجيستي مفهوم أكثر اتساعا من الميناء الجاف - يحتاج المركز اللوجيستي الى معدات واستثمارات أكثر من الميناء الجاف ²
مناطق التبادل الحر	على عكس الموانئ الجافة تقدم مناطق التبادل الحر امتيازات وحوافز بالإضافة الى الاعفاءات الضريبية وغيرها لأن غرضها جذب المستثمرين ³ .

¹- بورطال أمينة، تفعيل لوجيستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس المدينة، المجلد، العدد 1، 2020، الجزائر، ص58.

²- تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة، تلبية الحاجيات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في اطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من اجل البلدان النامية وبلدان المرور العابر النامية، 2011، ص 15.

³- مريم فراج حامد، أثر اللوجيستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، أطروحة دكتوراه، تخصص الفلسفة في الاقتصاد، كلية الدراسات العليا، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، 2015، ص 19.

ثالثاً: الاداء الوظيفي للميناء الجاف

توفّر الموانئ الجافة وظائف مشابهة لوظائف الموانئ البحرية وتدعم تطوير ممرات متعدّدة الوسائط، فتتجزّ عملية النّقل فيها عن طريق الشاحنات والقطارات وتخزين البضائع في المستودعات لاجل التخفيف على الموانئ البحريّة في حجم المساحات المخصّصة لها، وهو ما سنحاول إيجازه فيما يلي¹:

1- تقليل من تكدّس الموانئ البحريّة:

تحوّل الميناء بمفهومه الواسع الى حلقة من حلقات النّقل تتغيّر فيه واسطة النّقل، الامر الذي لزم توافر مناطق خلفيّة للموانئ البحريّة تتمثّل في موانئ جافة التي تسمح بسحب البضائع منها بسرعة لتالفي التكدّس داخل الميناء البحري الذي لا يتوافر على مخازن توضع فيها تلك البضائع، وعدم قدرة المستودعات الجمركيّة على استيعاب الحاويات، وزيادة الابعاء نتيجة تركها على ارصفتها الموانئ البحريّة لفترات طويلة، فأصبحت تتنفّذ عمليات تجميع البضائع في الميناء الجاف بانتظار مواعيد وصول سفنها حسب الجدولة الموضوعّة مسبقاً، والبضائع الواردة وفور تفرغها من السفن مباشرة الى حين تسليمها لأصحابها، وتحقّق ايضاً قيمة مضافة كأنشطة الفرز والتجزئة والتّجميع والتعبئة والتّغليف ووضع العلامات التّجاريّة، فيترتّب على هذا الدّور الذي تقوم به الموانئ الجافة زيادة إنتاجية الموانئ البحريّة productivity بشكل ملحوظ دون اية استثمارات.²

2- استكمال وربط حلقة النّقل متعدّد الوسائط:

تعتبر الموانئ البحرية حلقة مهمة في سلسلة النقل التي تتغيّر في ظلّها وسيلة النّقل من برية إلى بحرية وجوية، وبالتالي عمليّة نقل البضاعة من بحرية إلى بريّة وجوية وبالعكس، يل يتعدّى دور الميناء ليشمل مساهمة ملموسة في عملية التّصنيع والتّخزين والترانزيت، لضمان رفع كفاءة النقل الدولي متعدّد الوسائط وصموده امام المنافسة الدوليّة، الذي اضحى يمثل الثّورة الثانية في مجال النّقل فسمح بالانتشار

¹ أمينة بورطال، مصدر ذكر سابقاً، ص59.

² - أسماء شعبان، الموانئ الجافة طريق مصر الى التجارة العالمية، المجلة الالكترونية، العدد 14، 2015. ص20

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

الواسع للحاويات وإقامة وصالت برية¹ land bridges، اين يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط بإدارة الموانئ الجافة، باعتبارها احدى المتطلبات الجديدة لتفعيل دور النقل متعدد الوسائط، الذي تتطلب الخدمات المضافة بالميناء ضرورة ربطه بشبكة من السكك الحديدية وطرق برية ونهرية، حيث اصبحت منطقة الميناء تقدم خدمات متكاملة في مجالات الإمداد والتأمين والتوزيع، إلى درجة أنه تمكن عدد كبير من العملاء الاستغناء في منشاتهم عن مراكز التخزين والتوزيع، وتشجيع إنشاء الموانئ الجافة تحقيقا للوجستيات النقل الدولي متعدد الوسائط، من بحري/ بري/ جوي/ تخزين/ تعبئة/ تغليف/ توزيع... الخ

المبحث الثالث: أهمية الأنشطة اللوجستية بالموانئ في التجارة الدولية

إن للأنشطة اللوجيستية أهمية كبيرة في الموانئ وخاصة في عمليات التجارة الدولية فالعولمة وتحرير التجارة وشدة المنافسة في الأسواق الدولية أدى الى اتساع الأسواق الدولية الأمر الذي خلق فرص كثيرة للمؤسسات والشركات فزادت من منتجاتها الأمر الذي أدى الى زيادة حجم التجارة الدولية ومنه زيادة أهمية الأنشطة اللوجيستية في الموانئ.

المطلب الاول: مزيج الأنشطة اللوجستية في الموانئ

الجدول التالي يوضح الأنشطة اللوجيستية بالموانئ:²

¹ - همام نزار عبيد، العولمة في صناعة النقل البحري، ص 03.

² - حمزة عبد الرزاق، سميحة بن يحيوي، وحيدة نميل، دور الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري دراسة حالة ميناء جن جن، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شاهدة ماستر اكاديمي، جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعريبيج، 2022-2023. ص 10.

الفصل الثاني: الأنشطة اللوجستية في الموانئ ودورها في التجارة الدولية

نشاط/اهميته	النشاط	تصنيف النشاط
أنشطة رئيسية	التخزين معالجة طلبيات العملاء احلال المخزون تجمع البضائع تعقب مابعد الشحن النقل الدولي التخلص الجمركي مستندات الشحن	أنشطة تتعلق بنقل البضائع
أنشطة مساعدة	ادارة اساطيل النقل تأجير الحاويات ومركبات إصلاح وصيانة المركبات إمداد بالوقود تنظيف الحاويات اختراعات ومكاتب ادارية	أنشطة الادارة وتشغيل وإدارة التشغيل المركبات والحاويات
أنشطة ذات قيمة مضافة	إعادة التعبئة لصق العلامة التجارية رقابة الجودة تجميع واختيار المنتجات إصلاح وصيانة	أنشطة ذات قيمة مضافة

المصدر: من إعداد الطالبين بناء على حمزة عبد الرزاق، سميحة بن يحيوي، وحيدة نميل، دور الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري دراسة حالة ميناء جن جن ، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر اكايمي، جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعربريج، 2022-2023. ص 10.

المطلب الثاني: مهام الأنشطة اللوجيستية

أ-الهدف:

القيام بتأمين احتياجات المنظمة من الخدمات والسلع من الانشاءات الرأسمالية والمستلزمات والأدوات والأجهزة والأعمال من خلال اسلوب الشراء المناسب والتعاقد السليم بما يوفر الاحتياجات في الازمنة المحددة وبالكميات الاقتصادية وبالمواصفات الملائمة ومن افضل مصادر التوريد وبدائل التعاقدات مع المقاولين بأقل تكلفة ممكنة، بما يساهم في الاستخدام الامثل لموارد المنظمة ويحقق خططها وأهدافها.¹

ب-المهام الرئيسية:

- 1-المشاركة في إعداد الخطط طويلة المدى والخطط قصيرة المدى بالمنظمة وفي تطوير التنظيم الاداري ونظم معلومات الادارة وتطبيق المعتمد منها في حدود اختصاصاتها وتقييم نتائجها.
- 2-تطبيق الانظمة واللوائح وما يصدر من قرارات وتعليمات مالية وإدارية في حدود اختصاصاتها.
- 3-اعداد الخطط طويلة المدى والخطط قصيرة المدى للنشاط ومتابعة اعتمادها،ثم تنفيذها وتقييم نتائجها.
- 4-اعداد التعليمات والإرشادات والإشراف على تحضير نماذج تقدير الاحتياجات وتوزيعها على الوحدات ذات العلاقة بعد اعتمادها ومتابعة تعيبتها والاستجابة الملائمة للاستفسارات المرتبطة بها.
- 5-اقتراح او تطوير نظام اللوجيستية ووظيفة الاحتياجات ليشمل سياسات وإجراءات الشراء ونماذجه ومتابعة اعتماده، وتطبيقه والتأكد من ملائمته واتخاذ اجراءات تحديثية.
- 6-تحديد أدوات وأساليب جمع البيانات والمعلومات المطلوبة لإعداد موازنات الاحتياجات وتنفيذها والتأكد من ملائمة إجراءات انسياب البيانات والمعلومات الدقيقة في الوقت المحدد بما يمكنها من القيام باختصاصاتها.²

¹ حمزة عبد الرزاق، مرجع سابق، ص14.

² مصطفى محمود أبو بكر، وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة دار الجامعية، الاسكندرية، 2003-2004، ص 68.

7- توفير معلومات دقيقة ومتكاملة عن مصادر التوريد واتجاهات الاسعار والتقدم التقني في تصنيع الخدمات والمستلزمات والأصناف البديلة ومدى ملائمتها وتزويد الوحدات الادارية في المنظمة بها.¹

المطلب الثالث: مبررات الاهتمام بالانشطة اللوجستية

يرجع الاهتمام المتصاعد بالأنشطة اللوجستية وما تقدمه من خدمات إلى العديد من الأسباب منها²:

- 1- تسعير المنتج كتأشير تكلفة الأنشطة اللوجستية على فرص وضع سعر تنافسي.
- 2- المفاضلة بين سياسية التصنيع الذاتي كسياسة الاعتماد على مصادر الإمداد.
- 3- أسس وضوابط العلاقة وابرام العقود مع مصادر الإمداد
- 4- اتجاهات المنظمة بشأن خدمة عملائها و أساليب ومنافذ توزيع المنتجات ونطاق التعامل مع الموزعين والوسطاء
- 5- توجهات المنظمة من حيث خدمة عملائها
- 6- سياسة وحدود عملية التخزين
- 7- فلسفة المنظمة بشأن استغلال ظروف الكساد أو الرواج واتجاهاتها للشراء لأغراض المضاربة او غيرها من الاهداف.

¹- نفس المرجع، ص 70.

²- نفس المرجع، ص 25.

خلاصة الفصل

إن التجارة الخارجية هي المحرك الأساسي لاقتصاد أي دولة خاصة في عصر طغى عليه الاستهلاك بكل أنواعه، واشتدت المنافسة على اقتحام الأسواق الخارجية، ولا يمكن أن نتحدث عن تجارة خارجية مزدهرة لبلد ما دون أن نتحدث عن الدور الذي تلعبه الموانئ في ذلك، من خلال التحكم في عملية النقل البحري للسلع و البضائع والمواد الأولية والمسافرين ، فللموانئ دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية بحيث تعتبر خدمات الموانئ التجارية قاعدة لوجستية ذات اهتمام ومشاركة نشيطة في عملية التجارة العالمية حيث تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها.

أن كل من الموقع الجغرافي، توفر وسائل النقل المختلفة، توفر خدمات الميناء وكفاءتها ، أسعار الخدمات، قوة العمالة و الإدارة والاتصالات كلها يمكن أن تشكل عناصر قوة أو ضعف، كما قد تشكل كل من الموانئ المنافسة ، أنظمة النقل المختلفة، الأنشطة التي يعمل فيها الميناء، عملاء ومستخدمي الميناء، فرصا متاحة أو تهديدات تواجه الموانئ التجارية.

لقد أصبح لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وكفاءة تدفقات المعلومات دور كبير في تعزيز التجارة وتحقيق الميزة التنافسية، وقد كان لزاما على الموانئ البحرية باعتبارها حجر الزاوية في التجارة الخارجية أن تواكب هذا التطور وتستفيد منه لتحافظ على مكانتها المتقدمة كمحرك للتجارة فبفضل تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات تحولت الموانئ من المفهوم التقليدي الذي ينحصر دوره في تبادل البضائع الصادرة والواردة إلى موانئ حديثة تعمل على السيطرة على سلسلة النقل بأكملها.

أصبحت الموانئ الحديثة قاعدة مركزية لتبادل المعلومات إلكترونيا تمد كافة المتعاملين بالمعلومات والإجراءات بدقة وفي الوقت المناسب والوصول بالتكاليف إلى المستوى الأدنى ومن ثم تحقيق قيادة التكلفة التي تتيح إمكانية تحديد أسعار تنافسية مع العمل على تقديم خدمة متميزة ذات جودة عالية عكس الموانئ التقليدية التي كانت تبقى فيها البضائع تحت التحفظ داخل المنطقة الجمركية حتى يتم تسديد ما عليها، ونتيجة لذلك فإن الدورة المستندية تستغرق وقتا طويلا وتحتاج كذلك إلى كم مكثف من الإجراءات والتأشيرات والموافقات التحريرية والإمضاءات المتعددة، ويتطلب تنفيذ هاته العمليات إلى تكاليف عالية.

الفصل الثالث:

دراسة تطبيقية دور الأنشطة اللوجستية

دراسة حالة ميناء عنابة

-2023_2021-

المبحث الأول: التعريف بميدان الدراسة

المطلب الأول: نبذة تاريخية عن تطور مؤسسة ميناء عنابة

يعود بناء ميناء عنابة الى آلاف السنين حيث اسسه الفينيقيون لإقامة نظام مضاد لتبادل حمولتها من الذهب والفضة و الاقمشة الحريرية من الشرق ضد منتجات سواحل افريقيا.

يعتبر ميناء عنابة اول ميناء في الشرق الجزائري من حيث حجمه وسعته و الحركة به وقد هبى عام 1856 من طرف السلطات الاستعمارية، و هو ميناء مخصص لعبور البضائع و المسافرين، تقدر مساحته بـ 95 هكتار وهو متموضع في جنوب غرب خليج عنابة ويقع في تقاطع شبكة مهمة من الطرق و السكة الحديدية و التي تسمح بسهولة أسهل للميناء، و هو ميناء تجاري يتميز بالحدثة و يتوافق مع متطلبات التجارة الدولية.

إن ظهور ميناء عنابة متكون من 12 ولاية: قالمة، تبسة، سوق اهراس، الطارف، بسكرة، باتنة، سطيف، قسنطينة، ام البواقي، ميلة، ورقلة ويصنف ضمن اول الموانئ المنجمية في شمال افريقيا ومما يزيد من أهميته وتنقاسم أكثر من 50 جنسية للنقل البحري بعنابة.

في القرن التاسع عشر كانت العناصر الأولى للميناء كما يلي:

- 1870-1856 مرفأ للتوقف ورصيف فرنيني.
 - 1900-1870 تم تأسيس رصيف بالجنوب ورصيف بالشمال.
 - 1915-1900 تم تأسيس رصيف هيبون ورصيف للفوسفات إضافة الى إعادة تهيئة المرافق الداخلية.
 - 1959-1915 تمت إعادة تهيئة الرصيف الجنوبي.
 - 1962-1959 توسيع ارضيات الرصيف الجنوبي.
 - 1972-1962 تهيئات مختلفة، اصالح الضرار والصيانة الروتينية.
- ويضم ميناء عنابة في شكله الحالي ما يلي:

■ ثلاث احواض:

-حوض ما قبل الميناء بمساحة تقدر بـ 45 هكتار.

-الحوض الكبير بمساحة تقدر بـ 40 هكتار.

-الحوض الصغير بمساحة تقدر بـ 09 هكتارات.

■ 21 مركز رصيفي بخط طول اجمالي 3685 متر (انظرالملحق رقم 04).

■ أعماق بحر تتراوح ما بين 09 متر و 14 متر.

■ مسطحات أرضية بمساحة 130 هكتار.

■ مساحات مغطاة (مستودعات ومساحات التخزين) بمساحة 24750 متر.

■ دون حساب المباني الإدارية وأحواض التخزين.

■ اجمالي طول خط الرصيف لمؤسسة ميناء عنابة 1970 متر.

■ اجمالي طول خط الرصيف المسير من طرف المؤسسات العاملة بالميناء 1715 متر.

المطلب الثاني: التعريف بالمؤسسة المينائية

■ التسمية: مؤسسة ميناء عنابة باختصار EPAn.

■ الشكل القانوني: مؤسسة وطنية اقتصادية ذات أسهم رأسمالها 3.000.000.000 دج تابعة كلياً لمجمع

الخدمات المينائية "ساربور".

وتتكون من:

- فرع لتسيير موانئ الصيد البحري مسمى اختصاراً EGPP عنابة وهي مؤسسة وطنية اقتصادية شركة مساهمة برأسمال 32 مليون دج تابعة مائة بالمائة لمؤسسة ميناء عنابة.

- مؤسسة ميناء عنابة مساهمة في شركة النقل متعددة الوسائط لتسيير المساحات اللوجستية SIL.

كما تحضي بمشاركة مؤسسة GNAN GROUP بنسبة 2 بالمائة.

الموقع الجغرافي: يقع ميناء عنابة على دائرة عرض شمال 36°54'11" وخط طول شرق 07°47'03". موقعه الطبيعي بين جبال الايدوغ ورأس كاب روزا يجعله سهل الولوج والخروج والتحرك بكل سالمة من طرف السفن وهو ملجئ من عواصف الشمال والشمال الغربي ويعد واحد من الأكثر سالمة في شمال افريقيا.

المنارات:

1. منارة رأس الحمرا في رأس الحراسة مزودة براديوفار.

2. منارة رأس كاب روزا في رأس كابروزا.

3. ضوء فور جنوا.

إشارات الدخول:

1. ضوءان على جانبي المدخل الرئيسي للميناء.

2. ضوءان على جانبي مدخل الحوض الكبير.

مهام مؤسسة ميناء عنابة:

1-تسيير الملك العام للميناء ويترتب عليه:

-السهر على عمليات الامن والسلامة المتعلقة بحركة المالحة خاصة الارشاد.

-حماية ووقاية وتطوير الملك العام للمؤسسة.

2-قصر السفن.

3-شحن وتفريغ ومناولة البضائع.

مؤهلات الميناء:

-قطب صناعي على أبواب الميناء خاصة مركب الحديد و الصلب المستغل من طرف شركة "سيدار الحجار".

-اول ميناء جزائري خارج المحروقات.

-الميناء مزود بالعديد من الخطوط البحرية المنتظمة والوكالات البحرية.

-الميناء مرتبط بالشبكات الوطنية للطرق والسكة الحديدية.

إضافة الى ذلك يتمتع الميناء ب:

-22 مركز رصيفي منها من هو مسير من طرف مؤسسة "سيدار الحجار"، مؤسسة سوميفوس، مؤسسة فرتيال، مؤسسة نفضال.

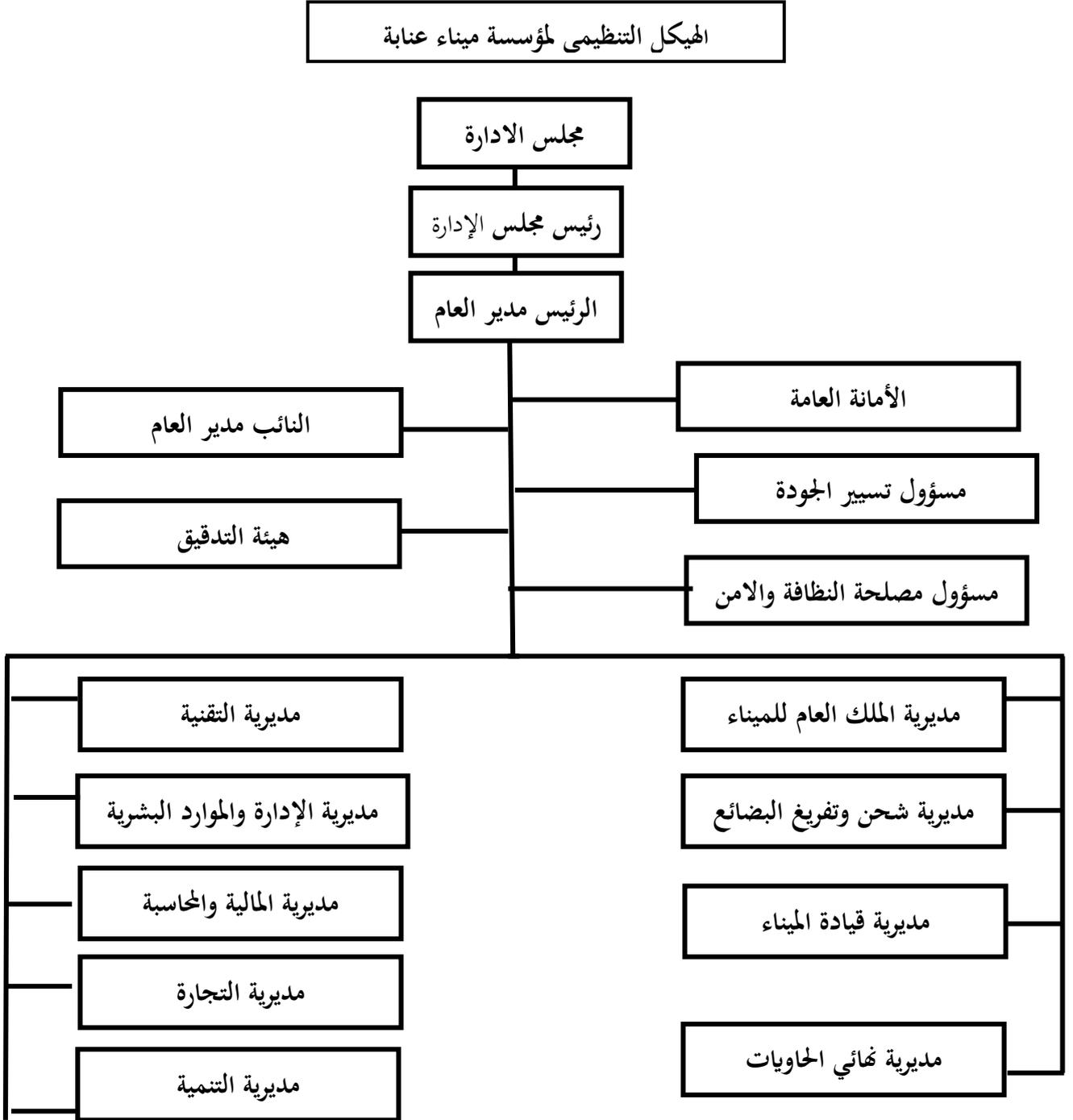
-منشآت متخصصة لمعالجة الصب (الفحم،الفوسفات، المواد الحديدية، الحبوب، السكر الأحمر،)

-نهائي الحاويات ذا مساحة16هكتار مزود بجميع التسهيلات اللازمة (مباني، مستودعات، مناطق للتخزين، سكك حديدية مربوطة مباشرة بالشبكة الوطنية لسكك الحديد وكذا معدات للشحن والتفريغ.

المطلب الثالث: عرض وشرح الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية عنابة

أولاً: عرض الهيكل التنظيمي للمؤسسة

شكل توضيحي للهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء عنابة



ثانيا: شرح الهيكل التنظيمي للمؤسسة

يبيّن الهيكل التنظيمي للمؤسسة كيفية توزيع المهام والمسؤوليات داخل المؤسسة، وبصفة عامة المؤسسة المينائية منظمة ومهيكلّة في مديرية عامة و7 مديريات مركزية وهي:

- المديرية العامة:

تقوم هذه المديرية بتسيير وتوجيه وتنسيق ومراقبة جميع نشاطات المؤسسة المينائية لعنابة من خلال المديريات التي تسيروها، وتتكون هذه المديرية من:

1- الرئيس المدير العام.

2- نائب مدير العام: وينوب عن المدير العام وفي حالة غيابه له صلاحيات الرئيس المدير العام اذ ينوبه قانونيا مثل صلاحية التوقيع.

3- مسؤول تسيير الجودة: مرتبط بالإدارة العامة ولديه السلطة والسلطة والمسؤولية للتأكد من الحفاظ والعمل على تطبيق نظام إدارة الجودة.

4- الأمانة العامة ومكتب التنظيم: وهي مسؤولة عن البريد الوارد والصادر وتقوم بتنظيم المواعيد.

5- هيئة التدقيق: وتسهر هذه الهيئة على الرقابة والتدقيق في نظام إدارة الجودة.

6- مسؤول مصلحة النظافة والأمن: وتهتم بالنظافة والأمن داخل المؤسسة اذ يسهر على امن العمال والعملاء ونظافة ميدان العمل، وتعمل بالتنسيق مع الأمن الداخلي للمؤسسة.

•مديرية الملك العام للميناء:

تضمن مجموع النشاطات والعمليات البحرية حيث تمارس في حدود مجالها العمومي للميناء الأرضي والبحري عدة مهام أهمها:

-حماية المسطحات المائية والمساحات الأرضية والتجهيزات، ضمان أمن وسلامة الأشخاص وممتلكاتهم وحماية ووقاية وتطوير الملك العام للميناء وتتكون هذه المديرية من:

-دائرة الملك العام والبنية التحتية.

-دائرة الحفاظ على ممتلكات الميناء.

-دائرة مخزن الحبوب.

•مديرية شحن وتفريغ البضائع:

مكلفة بكل عمليات نقل وتفريغ وكذلك تخزين البضائع وتسليمها للزبائن ووضع تحت تصرفهم الإمكانيات

المادية وتسيير المجال العمومي والقيام بمتابعة حركة السلع بالإضافة الى جمع المعلومات الإحصائية

وفوترة الخدمات المقدمة وتتكون من:

-دائرة الشحن والتفريغ.

- دائرة الفوترة.

- دائرة نهائي الحاويات.

- دائرة المناولة.

•مديرية قبطنيه الميناء:

يتمثل دورها في مساعدة السفن وإرسائها اثناء الدخول والخروج والسهر على عملية تخليص السفن

في حالات الخطر باستعمال وسائل مواجهة الصعاب داخل الحوض وتتكون من:

-دائرة الملاحة والأمن.

- دائرة المساعدة البحرية للسفن.

• مديرية الاشغال والصيانة:

مكلفة بالمحافظة على الأملاك ومتابعة تنفيذ الاشغال الخاصة بالبنية التحتية والفوقية المينائية ولها مهمة

تأمين حفظ وصيانة مجموع العتاد والتموين والتسيير وتتكون من:

-دائرة الأشغال.

-دائرة التمويل.

-الدائرة التقنية.

-دائرة الصيانة.

•مديرية الإدارة والموارد البشرية:

وهي مكلفة بتسيير الموارد البشرية، القضايا القانونية والمنازعات والقضايا العامة للمؤسسة، الى جانب متابعة تنفيذ برنامج تكوين العاملين في المؤسسة وتدريبهم وتتكون من:

-دائرة الموارد البشرية.

-دائرة الشؤون القانونية.

-دائرة التشغيل والتكوين.

-دائرة الوسائل العامة.

•مديرية المالية والمحاسبة:

لها مهمة ضمان سير العمليات المالية ووضعيات المحاسبة في المؤسسة وتتكون من:

-دائرة المالية.

-دائرة المحاسبة

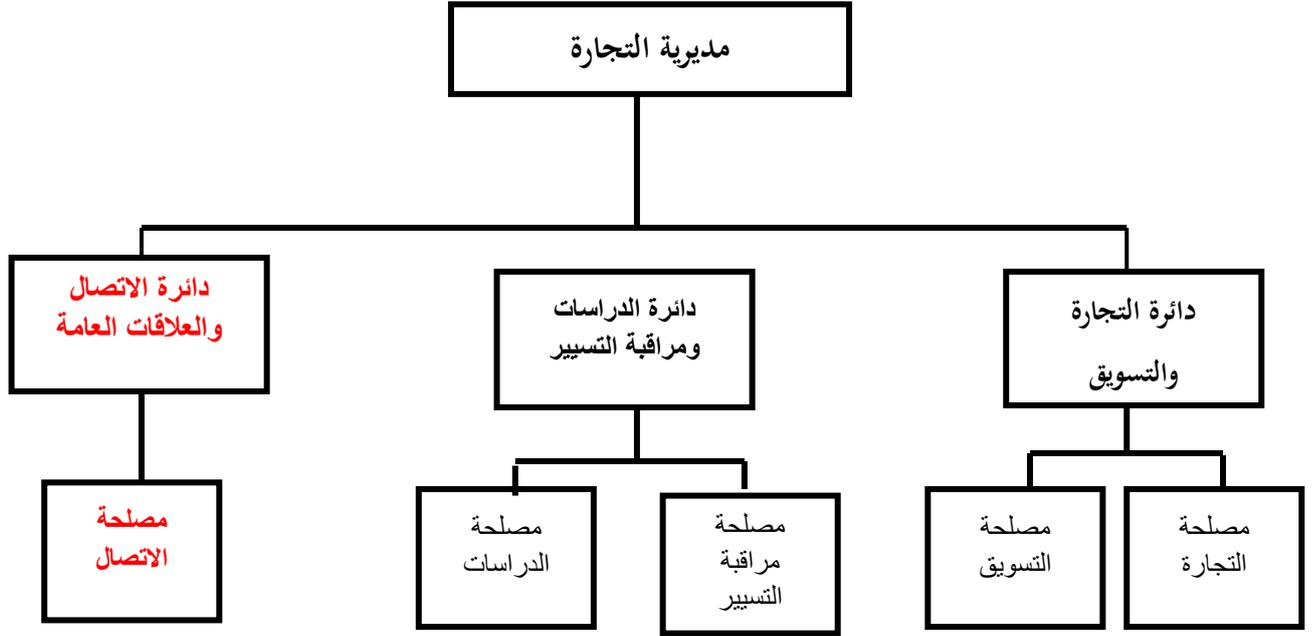
•مديرية التجارة:

وهي مكلفة بقيادة العمليات الخاصة بالشؤون التجارية،التسويق، الاتصال ومراقبة التسيير

المطلب الرابع: عرض مكان الدراسة مع الشرح (مديرية التجارة)

أولاً: عرض الهيكل التنظيمي لمكان الدراسة

الشكل رقم (10): الهيكل التنظيمي لمديرية التجارة بميناء عنابة



ثانياً: شرح الهيكل التنظيمي مكان التبرص

المديرية حديثة النشأة مكلفة بعدة مهام أهمها: قيادة وتوجيه و الاطلاع على سير العمال المتعلقة بالدراسات

ومراقبة التسيير والتسويق والاتصال وتتكون من ثالث دوائر هي:

(1) دائرة التجارة والتسويق: وتتكون من مصلحتين هما:

1-1) مصلحة التجارة: تسهر على متابعة النشاط المينائي على جميع المستويات.

1-2) مصلحة التسويق: وتهتم هذه المصلحة بالتعرف على العمال ومشاكلهم والعمل على تحسين صورة

المؤسسة وزيادة حصتها السوقية.

(2) دائرة الدراسات ومراقبة التسيير: وفيها مصلحتين هما:

- 1-2) مصلحة الدراسات: تقوم بمقارنة نتائج العام ماضي والعام الحالي لنشاط المؤسسة المينائية، دراسة وضعية المستخدمين، بالإضافة الى ارسال فاكس الى الوزارة مهمته التنسيق من اجل وضع وثائق الميناء مقارنة مع باقي الموانئ.
- 2-2) مصلحة مراقبة التسيير: تعمل من اجل متابعة التقديرات (السلع، حاويات) في المؤسسة لان كل شهر هناك تقديرات بالإضافة الى متابعة تنفيذ ومقارنة كل ما جاء في الميزانية.
- 3) دائرة الاتصال والعلاقات العامة: وهي بدورها حديثة النشأة وتنقسم الى:
- 1-3) اتصال داخلي: والذي يهتم بالاتصال داخل المؤسسة أي مع العاملين فيها ويهتم بما يلي:
- التحسيس.
 - نشر الاحصائيات الشهرية لمختلف الأنشطة التجارية.
 - اصدار مجلة كل ثالث أشهر فيها المعلومات عن كل الأحداث حتى يكون العامل على دراية بكل مستجدات المؤسسة.
 - وضع علبة اقتراحات للتعبير والمساهمة في اقتراح أفكار لتحسين جودة الخدمات المقدمة.
 - توعية العمال حول نظام الجودة في إطار العمل اليومي.
- 2-3) اتصال خارجي: ويهتم هذا الاتصال بعملاء المؤسسة وتتمثل مهامه في:
- تنظيم أبواب مفتوحة.
 - تنظيم زيارات للمتعاملين الاقتصاديين.
 - الاتفاق مع الإذاعة المحلية لإيداع ومضات اشهارية.
 - نشر المعلومات على موقع المؤسسة على شبكة الانترنت.
 - القيام بلقاءات مع المتعاملين الاقتصاديين في المساحات المهيأة لذلك

المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية لميناء عنابة

المطلب الأول: الخدمات المتعلقة بالسفن

أولاً: إستقبال السفن

تتم عملية استقبال السفينة عبر عدة مهام متناسقة، يؤدي عد. القيام بإحداها بشكل جيد إلى التأثير على مجموعة حلقة الخدمات الأخرى.

تتم عملية خروج السفن من الميناء أو الدخول إليه، على مستوى اجتماع يومي ينعقد في مديرية قيادة الميناء، ويسمى بمؤتمر تحديد وضعية السفن *conférence de placement des navires*

ينعقد هذا الاجتماع على مدار السنة، حتى أيام العطل الأسبوعية والمناسبات الدينية والوطنية، وذلك على الساعة العاشرة صباحاً، ويتم من خلاله تحرير وثيقة تسمى وثيقة وضعية السفن.

غالباً كل من:

- مدير قيادة الميناء:

يعتبر المسؤول الأول على جميع التحركات التي تتم على مستوى الحوض المائي للميناء فهو العارف بخصائص الأرصفة من طول وعمق ، وبالتالي فهو قادر على تعيين وهو أيضا مكلف بمتابعة المناورة الخاصة برسو السفينة ، أنسب مكان ليرسو أي نوع من السفن كما يهتموا بالأماكن التي يتم فيها ربط السفينة.

- ممثل عن مديرية الشحن والتفريغ

إن حضور ممثل عن مديرية الشحن والتفريغ مفيد للغاية ، خاصة بالنسبة لسفن الراسية على أرصفة الميناء، حيث يقدم المعلومات المتعلقة بسير عمليات الشحن والتفريغ على سطح السفينة، و إعطاء تقديرات حول المدة الباقية لإنهاء العمليات.

- ممثل عن مديرية الحاويات

مسؤول عن السفن التي تكون حمولتها عبارة عن حاويات حيث يقدم المعلومات المتعلقة بسير عمليات الشحن والتفريغ وإعطاء تقديرات حول المدة الباقية لإنهاء العمليات الخاصة بسفن الحاويات فقط .

- رئيس دائرة الأمن والحراسة

أما بالنسبة لرئيس دائرة الأمن والحراسة العارف بخصائص الأرصفة من طول وعمق، وبالتالي فهو قادر على تعيين أنسب مكان لرسو أي نوع من السفن.

- ضابط الميناء

بالنسبة لضابط الميناء ، فهو مكلف بمتابعة المناورة الخاصة برسوم السفينة، كما يهتم بالأماكن التي يتم فيها ربط السفينة.

- ممثل عن وكيل السفينة على مستوى ميناء عنابة:

عادة ما يسلم وكيل السفينة على مستوى الميناء بطاقة التنبؤ الخاصة بسفن بسفينة، وذلك قبل وصولها للميناء بـ 72 ساعة، حيث تحمل هذه البطاقة والمواصفات الخاصة بسفينة ونوع الحمولة، والوقت المقدر لوصولها.

ثانيا: الإرشاد البحري

حيث يقوم ضابط الراديو بإصدار التعليمات للمرشد الذي يقوم بركوب زورق الإرشاد البحري، و إضافة إلى وجود سائق يتولى عملية نقل المرشد إلى غاية مكان تواجد السفينة، وبعد رمي السلم المعلق بسطح السفينة، يقوم المرشد فيما بعد بعملية توجيه السفينة بصفته على معرفة جيدة بخصائص المياه الداخلية للميناء، والممرات الملاحية الداخلية، إضافة إلى مراكز الرسو، وهذا ما يسمح له بتسهيل عملية دخول وخروج السفينة.

3.القطر البحري:

تتمثل خدمة السحب البحري فيما يلي:

-العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

-مناورات الإرساء، أو انتقال أو أبحار السفينة.

-المراقبة والمساعدة في مناورات أخرى مثل الملاحة السفينة.

كما يبدأ عمل القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى السفينة المقطورة بما فيه للقيام حالا بعملية السحب الضروري وينتهي عمل القطر بانتهاء آخر عملية وابتعاد السفينة. ويتعين على المجهز الذي يقوم بعملية القطر أن يحضر في الوقت والمكان المتفق عليه مع السفينة القاطرة والصالحة للقيام بالخدمات المتوقعة عليها.

كما يتعين عليهم تقديم القطر بمهارات عالية وبدون توقف وذلك تحت إدارة ربان السفينة المقطورة.

تضمن قيادة الميناء عمل مصالح الإرشاد والقطر والربط خدماتها ليلا ونهارا وأيام العطل، يتبع العمال المكلفين بهذه المهام نظام عمل 24/72 مشابه لنظام العمل 8×3 متتابع.

4.ربط السفن

تقوم زوارق ربط السفن بتوصيل الحبال التي يرميها بحارة ناقلة إلى عمال الرصيف، حيث يقومون بربط الناقلة في الأماكن التي يحددها ضابط الميناء.

5.وضع سلم الهبوط:

تساعد هذه الخدمة على الصعود إلى متن السفينة لكل من ضابط الميناء، طبيب الميناء، الجمارك، شرطة الحدود، وكيل السفينة، ليتبعها فيما بعد صعود العناصر الأخرى المهتمة بخدمة الناقلة.

6.تموين السفن بالمياه والوقود

تقوم المؤسسة المينائية بتزويد السفن التي تقوم بعمليات الشحن والتفريغ بالوقود الذي توفره سوناطراك وكذلك بالمياه.

7.تفريغ السفن من الفضلات:

يتم تفريغ السفن من الفضلات عن طريق طوافات خاصة بنقل الفضلات

المطلب الثاني: الخدمات المتعلقة بالبضائع

وتتمثل في خدمات الشحن والتفريغ والتخزين حيث تقوم مديرية الشحن والتفريغ بتنفيذ الخدمات المتعلقة بعمليات تحميل السفن ومناولة البضائع.

تشمل مناولة البضائع عمليات استلام، العد والتدقيق في السلع المشحونة أو المفرغة وكذلك الحراسة إلى غاية شحنها أو تسليمها لصاحبها.

تقدم هذه الخدمات في إطار الشروط العامة المشار إليها في دفتر الأسعار.

قبل البدء في عملية الشحن والتفريغ تقوم شرطة الحدود بتفتيش الباخرة والتحقق من طاقم السفينة والتأكد من عدم وجود أي خطر كمواد متفجرة مثلاً.

بعد التأكد من سلامة العملية يتقدم وكيل العبور بالوثائق اللازمة لمصلحة الشحن والتفريغ وتتضمن هذه الوثائق:

-مخطط محتوى الحمولة داخل الناقل

-بيان الحمولة، والذي يعتبر من أهم الوثائق

لتفريغ السلع المعلن عن وصولها في مؤتمر تحديد وضعية السفن، بعد الاطلاع على الوثيقتين السالف الإشارة إليهما، يقوم رئيس مصلحة الشحن والتفريغ بإرسال بيان إلى مركز التشغيل الذي يباشر في توزيع المهام على العمال بعد تحديد لعدد لازم تفريغ السفينة.

1. خدمات الشحن وتتمثل في:

-شحن البضائع على ظهر السفينة

-رفع السلع بواسطة آلات الرفع

-ربط البضائع

2. خدمات التفريغ وتتمثل في:

-ينزل بضائع من السفينة ثم تفريغها على أرض الميناء.

-وضع البضائع على الشاحنات.

-تحويل البضائع باتجاه المستودعات.

بعد الإنتهاء من عملية تفرغ البضاعة تتقدم دائرة الشحن والتفريغ بأوراق إلى دائرة الفوترة لإتمام فاتورة الشحن أو التفريغ البضاعة.

3.التخزين:

بالإضافة إلى نقل البضائع على الرصيف فإنه يتم تخزينها في مستودعات خاصة وذلك حتى تسهيل عملية توزيع البضائع.

ويجدر الإشارة إلى أن كل خدمات الميناء المتعلقة بالبضائع تتم على مستوى مركبين أساسيين هما:

1. نهائي الحبوب:

و يقع نهائي الحبوب بالمنطقة الشمالية للميناء، المركز الرصيفي رقم 12 مخصص لتفريغ وعبور الحبوب. بخط طول رصيف 180 م وعمق 11 م يمكن هذا النهائي من رسو بواخر ذات سعة حمولة 30,000 طن على الأقل.

يتم تفريغ ناقلات الحبوب إما عن طريق النظام الشفط أو عن طريق القحافة، فتعتمد الطريقة الأولى على وضع أنبوب للشفط، وذلك بالاعتماد على أسلوب الآلات الهوائية لامتصاص الحبوب من داخل العنابر عن طريق توليد الفراغ و الإمتصاص، وتبلغ الطاقة القصوى للتجهيزات التابعة لميناء عنابة 400 طن في الساعة.

كما يمتلك ديوان الحبوب الجفر نظام الـ شفط قادر على امتصاص 250 طن في الساعة، كما يوجد بالميناء كذلك بعض المعدات التي تعمل بأنظمة الشحن ذات طاقة 80 طن في الساعة وهي التابعة لأحد الخواص.

بينما تعتمد الطريقة الثانية على قيام رافع الدوارة بحمل ال قحافة، وهي عبارة عن صندوق يقوم بجرف الحبوب إلى داخله، ثم يتم إغلاقه، وبعد هذا الصب الحبوب في أحواض عريضة تنتهي من الأسفل بفتحة تساعد على تركيز تفريغ الحبوب على السيور المتحركة ، والتي تقوم بدخلة إلى صوامع الحبوب، أو أن تصب مباشرة من الفتحة في شاحنات النقل البري.

2. نهائي الحاويات:

نهائي الحاويات ذو مساحة تخزين تقدر ب ص 16 قطار مجهز بجميع الهياكل اللازمة لاستغلاله ك مساحات مخصصة لوضع الحاويات، مستودع مزود بكشف لتفقد الحاويات.

وهو نهائي متعدد الخدمات لإمكانية استقباله لبواخر من صنف رو/رو ثمانية طن أين يتم معالجة الحاويات ذات 20 و 40 و 45 قدم وكذا الحاويات المبردة والسلاح العامة والمختلفة المنقولة عبر البواخر رو/رو.

تضم تجهيزات نهائي الحاويات ما يلي:

- 460 م خط طول المراكز الرصيفة (المراكز 1-2 بطول 240 متر، بعمق "10.50"م والمراكز 21-22 بطول 220 متر وبعمق يتراوح بين 9.50 متر و 10.50 متر).

-ناقلات حيويات بطاقة 10,000 DWT.

-سفن من صنف رو/ رو بطاقة 4000 DWT.

-مستودع إلزامي ساحة 2400 م².

-مرتبط مباشرة بالشبكة الوطنية للسكك الحديدية.

-موصول بمياه صالحة للشرب.

-مأخذ للتيار الكهربائي ذا توتر كهربائي 380 فولت مخصصة لتزويد الحاويات المبردة.

-شبكة مضادة للحريق.

-كاشف على متن شاحنات لمراقبة الحاويات.

شكل توضيحي لمعدات ميناء عنابة الخاصة بالشحن والتفريغ

نوع الآلات	العدد	القدرة
رافعات مينائية متحركة	80	من 30 الى 64 طن
رافعات مرقبية ذاتية	42	من 30 الى 40 طن
الات رفع وشحن	60	من 2 الى 36 طن
الات لتفريغ الحبوب	6	من 250 الى 500 طن
رافعات كهربائية	5	6 طن
جرارات وساحبات مينائية	53	من 25 الى 120 طن
ساحبات	10	من 1700 الى 6000 حصان
زوارق القيادة	5	من 350 الى 1100 حصان
زوارق الارساء	10	من 250 الى 300 حصان
زوارق الدفع	4	260 حصان
طوافة للاسترجاع	2	15 م
رافعات بمقابض	6	3 طن
رافعات متوسطة الحمولة	26	من 7 الى 12 طن
رافعات كبيرة الحمولة	34	من 13 الى 45 طن

المصدر: دائرة التجارية والتسويق

المطلب الثالث: مشاكل ميناء عنابة

- يعاني ميناء عنابر من عدة مشاكل نستعرض أبرزها في الآتي
- تواجد ميناء عنابة في النسيج العمراني
- أحواض صغيرة وأرصفة مينائية ذات حواجز ضيقة ذات غاطس ولا يسمح بعملية رسو سفن السفن الكبيرة.
- معدات شحن تقليدية وذات سياحة محدودة لا تتناسب مع حجم السفن الحديثة.
- طول وبطء الإجراءات الإدارية.
- الاعتماد الكبير على التعامل الورقي والمباشر.
- غياب استخدام الرقمنة بشكل تام ، رغم وجود وتوفير بعض الإمكانيات.
- غياب الربط الشبكي بين الميناء وكافة الجهات الحكومية ذات الصلة.
- نقص وتذبذب في شبكة الإنترنت فشبكة الإنترنت في ميناء تحتاج إلى تحسين.
- برامج الإدارة الإلكترونية في مختلف مديريات الميناء تعتمد أكثر على تدخل البشري في عدة مراحل وبالتالي احتمالية الخطأ تكون أكبر، مع صعوبة التحول من الإدارة الورقية التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية الشاملة.

المبحث الثالث: مساهمة الأنشطة اللوجستية لميناء عنابة في التجارة الدولية خلال الفترة (2021 -2023)

المطلب الأول: النشاط الإجمالي لميناء عنابة (الاستيراد والتصدير)

السنوات	2019	2020	2021	2022
الواردات من البضائع (طن)	2939247	2173852	2075869	2036628
الصادرات من البضائع (طن)	2063933	1637177	3697669	4395974
حركة النشاط الإجمالي (طن)	5003180	3811029	5773538	6468602

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على معطيات ميناء عنابة

نلاحظ من خلال الجدول أنه خلال سنة 2019 و 2020 حجم الواردات من البضائع كان أكبر من حجم السلع المصدرة، وذلك لأن الاقتصاد الجزائري مستورد بدرجة أولى، كما لاحظنا أيضاً أن الحجم الإجمالي لنشاطات الميناء قد انخفض بنسبة كبيرة وذلك راجع للجائحة العالمية " COVID 19 ..

أما في سنة 2021 فقد شهد ارتفاعا مقارنة بسنة 2020 حيث ارتفع بنسبة 1,50 5 ليبلغ أكثر 5

ملايين طن كحجم إجمالي وذلك راجع لتحسن الوضعية الوبائية في العالم.

أما في سنة 2022 فقد عرف الحجم الاجمالي لنشاط الميناء ارتفاعا غير مسبوق بتجاوزه حاجز 6 ملايين طن وهذا بنسبة زيادة قدرت ب 12.04% من العام السابق 2021 بإجمالي صادرات يقدر ب:

4395974 طن وهذا راجع الى تصدير كميات كبيرة من مادة الكلنكير وتشجيع السلطات لعملية التصدير

وفي نفس الوقت انخفاض معدل الواردات عن الاعوام السابقة ب 2036628 طن وهذا راجع لقرارات

الحكومة بشأن تخفيض حجم الواردات.

و نلاحظ أن حجم الصادرات خلال نفس السنة أصبح أكبر من حجم الواردات بما يقار الضعف وهذا امر غير مسبوق حيث انه في العوام السابقة كانت كمية الصادرات والواردات متقاربة أو في اغلب السنوات تكون كمية الواردات أكبر من كمية الصادرات و ذلك راجع تغير طبيعة الاقتصاد الجزائري من مطلع سنة

2021 حيث شجعت الدولة وأعطت تسهيلات في المجال التصديري و قامت بالحد من استيراد العديد من السلع وعملاً بتوجيهات السلطات العمومية المتعلقة بتفعيل و تطوير الصادرات خارج قطاع المحروقات أقدمت مؤسسة ميناء عنابة و إدارة الجمارك على تقديم تسهيلات للمتعاملين الاقتصاديين المعنيين بهذا النشاط تتلخص في :

- منح معاملة خاصة من خلال تبسيط الإجراءات المينائية
- مد المتعاملين الاقتصاديين بوسائل مناسبة لشحن السفن
- تطبيق خصم هام على مختلف الخدمات التجارية.
- إمدادهم بمنطقة تخزين آمنة.

ختم ميناء عنابة سنة 2022 بحصيلة فاقت 06 ملايين طن، حيث سجل النشاط الإجمالي للميناء خلال السنة 2022: 6.468 مليون طن في حين سجل 5.774 خلال السنة 2021 أي بنسبة زيادة قدرت ب: 12.04 بالمائة.

فيما يخص الأوزان المعالجة من طرف مؤسسة ميناء عنابة فقدى عرفت زيادة قدرت ب: 30.6 بالمائة ما يمثل حجم إضافي يقارب المليون طن مع السنة 2021 (4.102 مليون طن مقابل 3.140 مليون طن) في حين عرف نشاط المؤسسات الصناعية العاملة بالميناء تراجعاً قدر ب: 10.17 بالمائة.

بلغ النشاط الإجمالي لميناء عنابة المحقق خلال السداسي الأول لسنة 2023: 3.397 مليون طن بتراجع طفيف قدر ب: 2.18% مقارنة مع نفس الفترة من سنة 2022.

المطلب الثاني: حركة الملاحة ونشاط الحاويات لميناء عنابة خلال الفترة (2021-2023)

أولاً: حركة الملاحة لميناء عنابة خلال الفترة (2021-2023)

1- عدد دخول وخروج السفن (2021-2022)

جدول رقم يمثل إجمالي عدد ونوع السفن الراسية بميناء عنابة خلال السنتين 2021-2022

مدة المكوث في الرصيف			مدة المكوث في المرفأ			عدد السفن				نوع السفن
الفرق %	2022	2021	الفرق %	2022	2021	الفرق		2022	2021	
						%	بالأعداد			
7.56	1.82	1.97	3.7	0.21	0.22	32.72-	89-	183	272	ناقلات الحاويات
7.56	1.82	1.97	3.7	0.21	0.22	32.72	0.89	106	101	ناقلات السلع
18.19	9.07	7.67	68.26	10.48	6.23	31.03	9+	38	29	ناقلات الحبوب
27.93	3.4	2.67	113.2	2.34	1.1	29.8	45-	106	151	ناقلات المعادن
74.62	0.52	2.04		0.01	0.00	800+	8+	09	01	من صنف رو/رو
22.67+	1.84	1.5	4.11-	1.40	1.46	6.52+	3+	49	46	أخرى
22.32	3.41	2.79	95.4+	1.82	0.93	18.17-	109-	491	600	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على معطيات ميناء عنابة

من خلال الجدول يتضح لنا أن هناك انخفاض في عدد السفن الراسية بميناء عنابة بنسبة 18.17% حيث بلغ 491 خلال سنة 2022 بينما كان أعلى في السنة السابقة 2021 حيث وصل الى 600 سفينة وذلك نتيجة لتغير سياسة الميناء حيث صاروا يستعينون بسفن أكبر حجماً وأكثر سعة للبضائع و هو الأمر الذي يفسر ارتفاع في مدة المكوث الخاصة بالسفن في المرفأ و الرصيف ، حيث ارتفع متوسط مكوث جل السفن الراسية بالميناء 115 بمختلف انواعها ماعدا ناقلات الحاويات والناقلات من صنف رو رو والذي شهد متوسط مكوناتها في المرفأ و الرصيف تحسنا ملحوظا ، وفي نفس الوقت تطبيقا للإجراءات الحكومية بترشيد الاستيراد ادى الى انخفاض اجمالي.

عدد السفن الراسية بالميناء خاصة ناقلات الحاويات ب 89 سفينة وناقلات المعادن ب 45 سفينة .

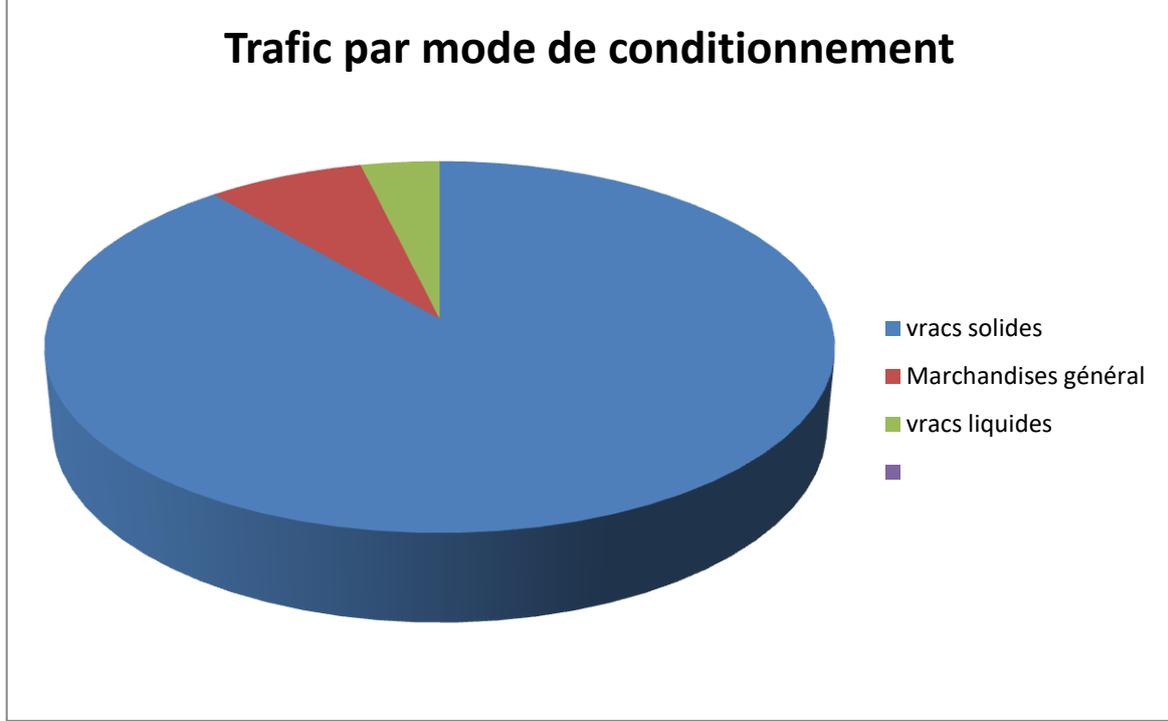
2-النشاط تبعا لطرق التكييف:

بلغ حجم المواد السائلة 294520 طن في تحسن قدر ب: 14.20 بالمائة مقارنة مع السنة 2021 وهذا راجع أساسا إلى الزيادة التي عرفها نشاط إستيراد مادة الزفت .

بلغت المواد الصلبة والتي تمثل أهم فئة نشاط 5.673 مليون طن عند نهاية السنة 2022 بنسبة زيادة قدرت ب: 19.80 بالمائة مقارنة بالسنة السابقة. وهذا راجع إلى الزيادة التي عرفها نشاط تصدير مادة الكلنكر والذي بلغ حجم نشاطه 2.386 مليون طن.

في حين بلغ حجم نشاط السلع العامة خلال السنة 2022: 501147 طن وهو في تراجع قدر ب: 35.77 بالمائة مقارنة مع السنة السابقة.

طرق التكييف	إلى غاية نهاية جوان		الفارق
	2022	2023	
المواد السائلة السائلة	122535	126851	طن +4316 % +3.52
المواد السائلة الصلبة	3076252	3018391	طن -57861 % -1.88
سلع عامة	273937	251897	طن -22040 % -8.05
المجموع	3472724	3397139	طن -75585 % -2.18



إلى غاية 30 جوان 2023 بلغت الحمولة من المواد السائلة 851 126 مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية ما يمثل مستوى زيادة تقدر ب 4316 طن أي + 3.52%.

ترجع هذه الزيادة أساسا إلى زيادة نشاط استيراد مادة الزفت (+ 558.63%) وحمض الفوسفوريك (+ 30.64%).

سجلت المواد الصلبة التي تمثل الجزء الأهم من المواد العابرة عبر ميناء عنابة انخفاضا طفيفا قدر ب: 1.88% مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية. تتكون هذه الفئة أساسا من الكلنكر والفوسفات المصدر والحبوب المستوردة.

أما بالنسبة لنشاط البضائع العامة والمتنوعة فقد سجل انخفاض قدر ب: 8.05% وهذا راجع أساسا إلى تراجع نشاط الحاويات (-8.61%).

1- حركة الملاحة لميناء عنابة (2021-2023):

عرف عدد السفن الراسية بالميناء خلال السنة 2022 تراجعاً قدره 18.17 بالمائة مقارنة بالعام الماضي حيث بلغ عدد السفن الراسية 491 سفينة في حين كانت 600 سفينة السنة السابقة.

كما عرفت أحجام السفن هي الأخرى تراجعاً بالمقارنة مع السنة الماضية إذ بلغت 6777272 طن خلال سنة 2022 في حين كانت 6959986 طن في السنة التي قبلها.

الفارق ب%	جوان 2023	حتى نهاية	نوع السفينة
	2023	2022	
5.26+	60	57	سفن ناقلة للسلع العامة
38.10-	13	21	سفن ناقلة للحبوب
300+	4	1	سفن من صنف رو /رو
26.56-	47	64	سفن ناقلة للمعادن
19.39-	79	98	سفن ناقلة للحاويات
52.94+	26	17	سفن أخرى
11.24-	259	258	مجموع السفن في الدخول
8.68-	3332775	3638589	في الدخول TJB

بلغ عدد السفن الراسية في ميناء عنابة خلال السداسي الأول من سنة 2023: 229 سفينة مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية ومنه نسجل تراجع قدر ب 11.24% أي -29 سفينة.

ثانيا: نشاط الحاويات لميناء عنابة خلال الفترة (2021-2023)

الفئة	السنة		الفارق	
	2021	2022	%	عدد الحاويات
حاويات	116890	78361	-32.96%	38529-
مستوردة	57450	39540	-31.17%	17920-
مصدرة	59440	38821	-34.69%	20619-
الوزن الصافي	571407	411403	-28.00%	160004-

بلغت عدد الحاويات المسجلة الى غاية 31 ديسمبر 2022: 78361 حاوية مقابل 116890 حاوية الى غاية نفس الفترة من السنة السابقة بنسبة تراجع قدرت ب: 32.96 بالمائة. نفس الوتيرة عرفتھا الأوزان الصافية للسلع المعبئة في الحاويات والتي بلغت 411403 طن خلال السنة 2022.

الفارق ب	الى غاية نهاية جوان		
	2022	2023	
2022/2023			
-8.61%	45593	41667	الحاويات
-9.45%	22846	20688	استيراد
-7.77%	22747	20979	تصدير
-13.08%	230215	200111	حمولة

يوضح جدول نشاط الحاويات أن عدد الحاويات المعالجة سجل تراجع حيث انتقل من 45593 إلى 41667 إلى غاية 30 جوان 2023 (-8.61%).

المطلب الثالث: جودة خدمة المقدمة في ميناء عنابة (2021-2023)

متوسط مكوث السفن:

جدول متوسط مكوث السفن في ميناء عنابة خلال السنوات 2021-2022-2023

السنوات	2021	2022	السداسي الأول 2023
متوسط المكوث في المرفأ	0.93 يوم	1.82 يوم	1.25 يوم
متوسط المكوث في الرصيف	2.79 يوم	3.41 يوم	3.62 يوم

المصدر: من اعداد الطالبين بالإعتماد على معطيات مؤسسة ميناء عنابة

نلاحظ من خلال الجدول أن معدل مكوث السفن في المرفأ عرف ارتفاعا ملحوظا، حيث انتقل من 0,93 يوم خلال سنة 2021 إلى 1.82 يوم السنة 2022 بنسبة تغير بلغت 117.53 % أي أن المدة فانتت الضعف، كما سجلت أيضاً ارتفاعاً في عدد أيام المكوث على الرصيف بمتوسط 2.79 يوم خلال سنة 2021 بينما في سنة 2022 سجلت 3.41 يوم أي أنها شهدت ارتفاع بنسبة 42.76%، وهذه

الزيادة في متوسط المكوث بميناء عنابة راجعة إلى طبيعة بعض السلع حيث أن السفن المحملة بالحبوب و الكليكر تستغرق مدة أطول لشحنها أو لتفريغها و أيضاً أن عدد مراكز الرسو غير كافي مقارنة بعدد السفن التي تقصده ومع ارتفاع حجم النشاط الاجمالي للميناء من صادرات و واردات الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع مدة انتظار السفن في الميناء .

كما يفسر الجدول مدى فعالية وأهمية الخدمة اللوجستية المقدمة من طرف إدارة الميناء والتي تحرص على تسريع وتسهيل عملية مناولة البضائع وتسليمها إلى العملاء، حيث أن إعطاء الأولوية لهذه العملية من شأنه تقليل التكاليف.

مدة انتظار السفن في البندر:

الفارق ب%	حتى نهاية جوان 2023		نوع السفينة
	2023	2022	
30.41-	1.03	1.48	سفن ناقلة للسلع العامة
9.30-	9.95	10.97	سفن ناقلة للحبوب
300+	0.24	0.06	سفن ناقلة للحاويات
59.26-	1.21	2.97	سفن ناقلة للمعادن
-	0.02	0.00	سفن من صنف رو /رو
63.29-	0.76	2.07	سفن أخرى
41.04-	1.25	2.12	مجموع السفن

بلغ متوسط انتظار السفن في البندر: 1.25 يوم/ سفينة مقابل 2.12 يوم/ سفينة إلى غاية نهاية جوان 2022 أي تحسن قدر ب: 41.04%.

مدة رسو السفن على الرصيف:

الفارق ب%	حتى نهاية جوان 2023		نوع السفينة
	2023	2022	
11.36-	5.23	5.90	سفن ناقلة للسلع العامة
36.81+	10.48	7.66	سفن ناقلة للحبوب
11.37+	2.35	2.11	سفن ناقلة للحاويات
6.15+	4.14	3.90	سفن ناقلة للمعادن
67.27 -	0.36	1.10	سفن من صنف رو /رو
7.43+	1.88	1.75	سفن أخرى
0.79+	3.85	3.82	مجموع السفن

بلغ متوسط مدة رسو السفن على الرصيف: 3.85 يوم/ سفينة مقابل 3.82 يوم/ سفينة من جانفي على غاية 30 جانفي 2022.

خلاصة الفصل

من خلال التحليل التطبيقي للدراسة و المفاهيم الميدانية على أساس معطيات المؤسسة إستخلصنا أن قطاع النقل البحري في الجزائر يستحوذ على النصيب الأكبر من حجم التجارة الخارجية. فالخدمات التي يقدمها الميناء تمثل أهم المقومات لنجاحه, ويتوقف نجاح المنظومة المينائية على مدى الترابط و التناسق بين تلك الخدمات.

و تعتبر مؤسسة ميناء عنابة شريان حيوي تجاري و إقتصادي و خدماتي و نظراً لمكانتها تم على أساسها التطرق إلى معرفة أهمية الأنشطة اللوجستية في الموانئ البحرية في تنشيط التجارة الدولية.

خاتمة

من خلال التحليل التطبيقي للدراسة و المفاهيم الميدانية على أساس معطيات المؤسسة إستخلصنا أن قطاع النقل البحري في الجزائر يستحوذ على النصيب الأكبر من حجم التجارة الخارجية. فالخدمات التي يقدمها الميناء تمثل أهم المقومات لنجاحه، و يتوقف نجاح المنظومة المينائية على مدى الترابط و التناسق بين تلك الخدمات.

و تعتبر مؤسسة ميناء عنابة شريان حيوي تجاري و اقتصادي و خدماتي و نظرا لمكانتها تم على أساسها التطرق إلى معرفة أهمية الأنشطة اللوجستية في التجارة الدولية. تمحور موضوع بحثنا حول دراسة دور الأنشطة اللوجستية في محاولة لربط ما تناولته الكتابات النظرية بما هو موجود على أرض الواقع. فلقد اختلفت تعريفات الإمداد باختلاف المراحل السابقة لتطور الفكر اللوجستي، و أصبحت إحدى سمات العصر الحديث الذي نعيش فيه و تدخل في مجمل الأنشطة الاقتصادية، و من أساسيات النظام التجاري العالمي، و تكمن العلاقة بين التجارة الدولية و وظائف شبكة الإمداد فيما تقدمه هذه الأخيرة من تخفيض في التكلفة و تقليل في الوقت و الحفاظ على جودة المنتج على طول سلسلة الإمداد مما يؤدي إلى زيادة الصادرات و تقليل تكلفة الواردات.

و تعد الأنشطة اللوجستية أساس و مركز العملية اللوجستية لأنه يؤدي لتكامل حركة التجارة مع شبكة الإمداد من خلال الربط بين مراكز العرض و مراكز الطلب و إضافة المنافع المكانية و الزمانية. و بهذا ارتبطت الموانئ ارتباطاً وثيقاً بالخدمات الخاصة بالإمداد و التوزيع العيني، و أصبحت حلقة في السلسلة اللوجستية و منظومة النقل الدولي و خدمة لطبيعة الموضوع تم اختيار مؤسسة ميناء عنابة على أساس توفر جملة من الخصائص التي تلائم طبيعة الموضوع.

الإجابة على فرضيات الدراسة:

من خلال الدراسة لهذا الموضوع و التحليل المسبق لجميع العناصر المكونة لهذا البحث تم الإجابة على فرضيات هذا البحث التي تم زعمها في الدراسة:

- الفرضية القائلة أن الإمداد هو تقديم الخدمة أو السلعة المناسبة في الوقت و الزمن المناسبين و بالتكلفة المناسبة صحيحة، و ذلك من خلال مجموعة من العمليات تخضع للسيطرة الكاملة، كما يعتبر وسيلة أساسية لتنظيم التدفقات المادية و المعلوماتية للمؤسسة و هنا تظهر جليا أهمية الإمداد.
- الفرضية التي تقول أن شبكة الإمداد تعبر عن مجموعة من الوظائف المتكاملة فيما بينها، و يعد النقل أبرز هذه الوظائف أيضاً صحيحة، فالوظائف المتكاملة في المنظومة اللوجستية هي أكثر المصادر لتوفير

التكلفة و تعزيز السلعة أو الخدمة لخلق النجاح التنافسي و يعد النقل من أهم الوظائف اللوجستية لأنه يؤدي إلى تكامل حركة التجارة من خلال الربط بين مراكز العرض و مراكز الطلب و إضافة المنافع المكانية و الزمنية.

- أما الفرضية الثالثة التي تقول أن تطبيق عمليات شبكة الإمداد في مؤسسة ميناء عنابة يؤدي إلى زيادة في كفاءة التشغيل و زيادة قدرتها التنافسية صحيحة، فتحقيق الميزة التنافسية داخل أي ميناء سواء كان محلي أو عالمي تعتمد على مدى تطبيق المنظومة اللوجستية بالإضافة إلى المزايا النسبية التي يتمتع بها الميناء من موقع جغرافي و منافذ التجارة.

نتائج الدراسة:

النتائج النظرية:

- المفهوم الحديث للإمداد يبرز تعقد نشاطاته و صعوبة التحكم فيه على امتداد سلاسل الإمداد، كما تحتاج إدارة الإمداد إلى كفاءات واعية بدورها في هذه السلاسل، و هو من أهم النشاطات التي تدعم التنافسية في المؤسسات و الاقتصاد الوطني على حد سواء؛

- يعمل الإمداد على تحقيق جملة من المنافع الزمنية و المكانية و الشكلية للمؤسسة؛

- كما تضيف أنشطة الإمداد قيمة لمنتجات المؤسسة من خلال تقديم جملة من الخدمات المتعلقة بهذه المنتجات و التي يحتاج إليها العميل؛

- تحسين الأداء اللوجستي للدولة يؤدي إلى تحسين أداء المؤسسات و تقديم خدمات لوجستية ذات جودة؛

- يعد تطبيق النقل بكفاءة أداة مهمة تساعد على تحقيق أهداف المؤسسة عامة و أهداف الإمداد خاصة و التي من بينها تدعيم المركز التنافسي للمؤسسة في السوق و زيادة حصتها منه.

النتائج التطبيقية:

- ترتبط الموانئ إرتباطاً وثيقاً بالخدمات الخاصة بالإمداد والتوزيع العيني، وأصبحت حلقة في السلسلة

اللوجستية ومنظومة النقل الدولي؛

- تم إستعراض الدراسة حول البعد الإستراتيجي لمؤسسة ميناء عنابة باعتبارها جزء في التنمية الاقتصادية سواء كانت محلية أو دولية؛

- يعاني ميناء عنابة الذي تم إنجازه خلال فترة الاستعمار من نقص في الإمكانيات اللوجستية، مما لا يجعله

يصنف من الموانئ العالمية الحديثة على الرغم من وجود عدد من التطورات التي تتم في الميناء؛

- ضعف البنى التحتية المتمثلة في الأرصفة ذات الأعماق صغيرة، و أحواض صغيرة و ضيقة، و ساحات للحاويات لا تتماشى مع المعايير الدولية، مما يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى منافسة؛
- يعاني ميناء عنابة من نقص في إستعمال التكنولوجيا الحديثة حيث يتم الإعتماد بشكل كبير على التعامل الورقي المباشر.

- نظام (Apcs (algeria port community system) :

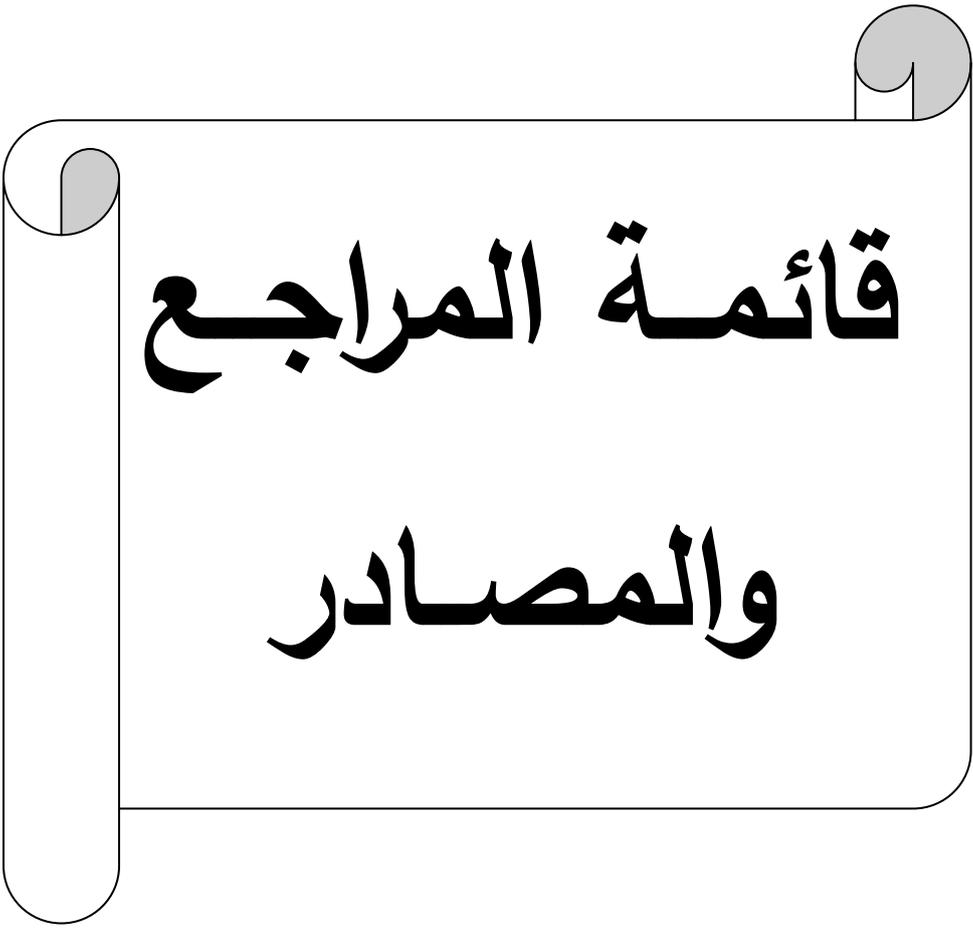
وهو نظام تستخدمه جميع الموانئ الجزائرية لتسهيل عمليات ورسو السفن المحلية والأجنبية وسهولة حركة الموانئ البحرية بحيث يقوم مسؤول أو قبطان سفينة أجنبية بإرسال أمر للميناء المستقبل يوضح فيه :
- وقت خروج السفينة من الميناء الأجنبي
- وقت الوصول إلى الميناء المستقبل
- نوع وكمية السلعة على المحملة على السفينة
- عدد للحاويات وأقصى مدة ممكنة لرسو السفينة
وكل هذا من أجل :

- القيام بتحضير مكان للسفينة أي تهيئة رصيف لها قبل دخولها
- تهيئة العمال الكافية والآلات والمعدات اللازمة للتفريغ السلعة في أقصر وقت ممكن حيث ان قبل اختراع كانوا يقومون بهذه الاجراءات قبل السفينة والآن أصبحت سهلة جدا وعملية رسو السفن سريعة وتوفر الجهد والعمالة والمال وغيرها

توصيات وإقتراحات الدراسة:

- التنسيق بين المتعاملين والعمل بمبدأ اللوجستيك المتكامل والمشارك، وتطوير العلاقات مع العملاء؛
إجراء تعديلات وإصلاحات على الهيكل الحالي للميناء تواكب التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري، خاصة التجهيزات و الآليات الثقيلة، و كذا المساحات التي تسمح بتداول الحاويات.
- إستخدام تكنولوجيا المعلومات و الإتصال و الإندماج في الحياة الرقمية المعاصرة، وتطبيق مبدأ 0.Papier.

- إستعمال آلات متطورة في الشحن والتفريغ لتسهيل العمليات اللوجستية.



قائمة المراجع والمصادر

قائمة الكتب:

الكتب باللغة العربية

1. إبراهيم محمد علي، تعريف الأعمال اللوجستية ملتقى الإدارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة التخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الاسكندرية، مصر، 2008.
2. تأليف خبراء الشركة العربية المتجددة للتدبير والاستشارات الادارية، الاتجاهات الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، 2008.
3. ثابت عبد الرحمن بن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية: الإمداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2003/2002.
4. جمال الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمان إدريس، إدارة الشراء والإمداد، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005.
5. حمادة فريد منصور، مقدمة مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998.
6. د. هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1984.
7. سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2008.
8. عبد الغفار حنفي، رسمية قريصا، أساسيات إدارة المواد والإمداد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2012.
9. عبد القادر لاشين، عدد من خبراء المنظمة، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية- بحوث ودراسات، الطبعة الثانية، 2009.
10. عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 2000.

11. فريق بحث- دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية - الجزء الأول، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2006.
12. مجبل رفيق مرجان، ميس حسين العميدي، اللوجيستيك العكسي وحماية البيئة، دار رضوان للنشر والتوزيع.
13. محمد توفيق ماضي، إسماعيل السيد، إدارة المواد والإمداد، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1970.
14. محمد عبدة حافظ، إدارة الامداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 2011.
15. مختار السويقي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996.
16. مصطفى محمود أبو بكر، وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة الدار الجامعية، الاسكندرية، 2003-2004.
17. مصطفى يوسف كافي إدارة اللوجيستيات الإمداد والتوزيع المادي الأخضر، ط1، شركة دار الأكاديميون، الأردن، 2019.

المذكرات والأطروحات

باللغة العربية:

1. شيخي حفيظة، ترشيد السياسات التجارية من أجل الاندماج الإيجابي للجزائر في الإقتصاد العالمي "المنظمة العالمية للتجارة"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، جامعة وهران، 2011-2012.
2. خليفي ماجدة، ودفل نعاة، دور المراكز اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر دراسة حالة: ميناء الجزائر، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعرييج، 2021-2022.

3. بن تومي أمير جهاد الدين، بورديمة وائل، دراسة شبكة الامداد والنقل دراسة حالة مؤسسة عنابة، مذكرة تخرج مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص: مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2022.
4. بن عبد الرحمان بن نعيمة، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الإقتصادية، 2013-2014.
5. حمزة عبد الرزاق، سميحة بن يحيوي، وحيدة نميل، دور الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري دراسة حالة ميناء جن جن ، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر اكاديمي، جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعرييج، 2022-2023.
6. حملاوي حمزة، بولحفة فيصل، شبكة الإمداد والنقل ودورها في تحقيق ميزة تنافسية للمؤسسة الاقتصادية دراسة حالة مؤسسة المصبرات الغذائية عمر بن عمر بوعاتي محمود قالمة، مذكرة تخرج لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2020-2021.
7. رصاع حياة، اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في تخصص اقتصاد دولي، جامعة وهران، 2012-2013.
8. رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران-، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران-2 محمد بن أحمد، الجزائر، 2019.
9. روميضاء مرواني، مؤسسات الصناعة الغذائية وأثرها في ترقية التجارة الخارجية الواقع والمأمول دراسة حالة الجزائر، مذكرة تخرج لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، 2019-2020.
10. سطايلي فاطمة زهراء، الاستثمار في الموانئ البحرية في ظل حركة التبادل التجاري دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص تجارة ولوجستيك أوروبومتوسطي، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2014-2015.

11. طواهرية أنوار، بن رحيل حكيمة، انعكاسات سياسات التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية للفترة 1990-2017، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر الأكاديمي، جامعة احمد درارية -أدرار.
12. عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة دراسة حالة مشروع اللوجستيك، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، في علوم: التسيير، تخصص: اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2010.
13. عمراوي نذير، موراح محمد علاء الدين، دور رقمنة قطاع الموانئ في رفع كفاءة التجارة الخارجية الجزائرية دراسة حالة ميناء عنابة، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2022-2023.
14. محمداًتي سلسبيل، غزلاني كنوز قطر الندى، آثار اللوجيستيك على جودة الخدمة دراسة حالة مؤسسة اتصالات الجزائر -وكالة قالمة-، مذكرة تخرج مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2022.
15. مكناسي فاطمة الزهراء، عميار إيمان، الطرق المعتمدة في تمويل التجارة الخارجية "دراسة حالة الاعتماد المستندي- بنك التنمية والفلاحة الريفية- وكالة قالمة 821"، 2020-2021.
16. نجوى قوارطة، اناس عبداوي، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية - دراسة ميدانية لميناء عنابة-، مذكرة تخرج لإستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر، 2021-2022.
17. والي ساعد، الأنشطة اللوجيستكية ودورها في تحقيق رضى العملاء دراسة حالة بعض المؤسسات العاملة في قطاع الصناعات الغذائية بالجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الإقتصادية، تخصص، الإدارة التسويقية، كلية العلوم الإقتصادية، التجارية وعلوم التسيير، جامعة أمجد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2023.

المجلات والدوريات:

المجلات والدوريات باللغة العربية

1. دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 7 العدد 2.
2. سعيد احمد عبده، الموانئ الجافة في مصر " سماتها ومشكلاتها"، مجلة المجمع العلمي المصري، المجلد السادس.
3. شعبان اسماء، الموانئ الجافة طريق مصر إلى التجارة العالمية، المجلة الالكترونية، مركز المعلومات والتوثيق وعم اتخاذ القرار، هيئة ميناء دمياط، السنة الخامسة، العدد 14، 2015، مصر.
4. نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سام محمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 36، العدد 3، 2014، سوريا.
5. هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع و الآفاق المستقبلية) دراسة حالة، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العراق، 2012، العدد 73.

قائمة الملاحق

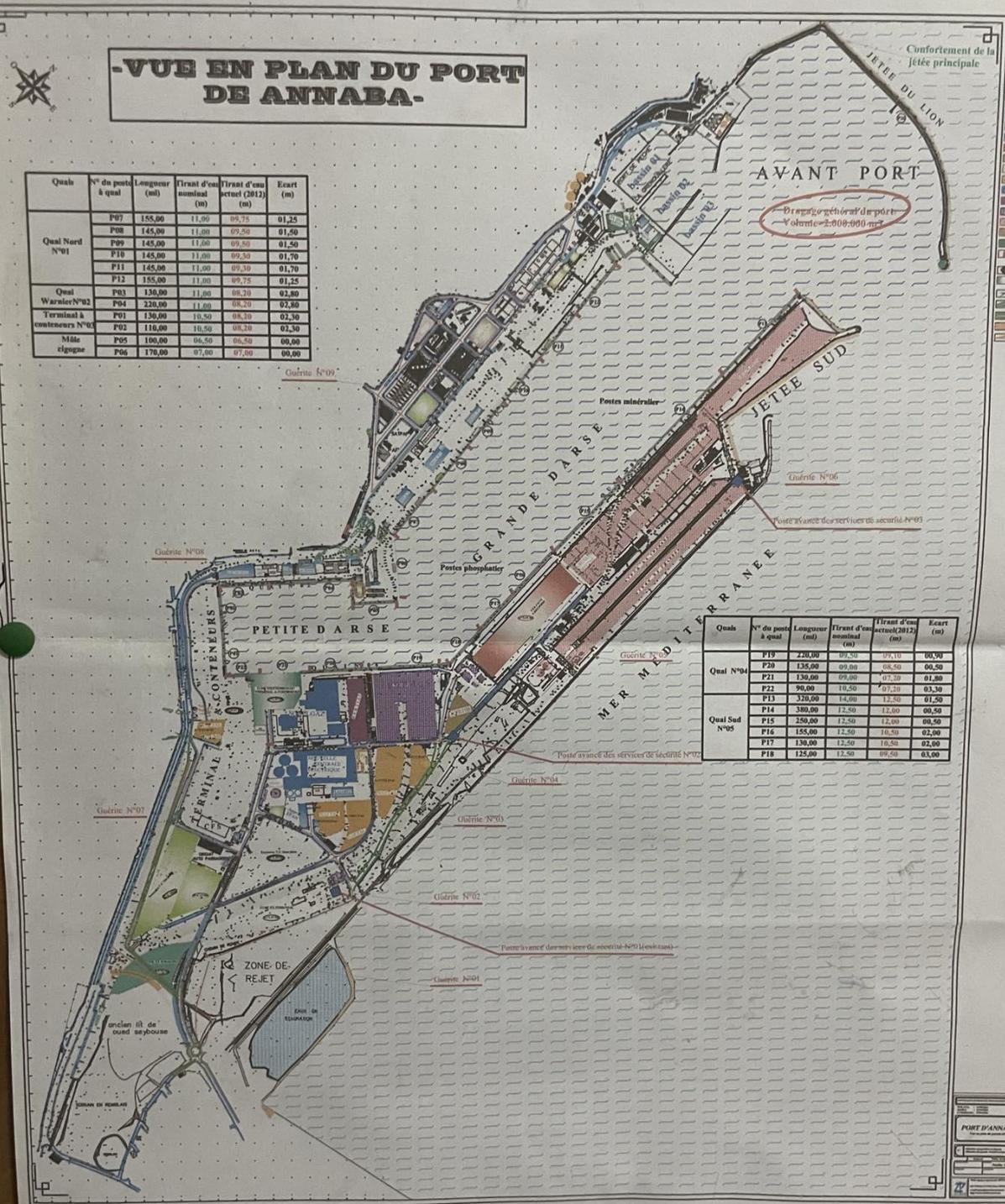
-VUE EN PLAN DU PORT DE ANNABA-

Quais	N° de poste à quai	Longueur (m)	Tirant d'eau nominal (m)	Tirant d'eau actuel (2012) (m)	Ecart (m)
Quai Nord N°01	P07	155,00	11,00	09,75	01,25
	P08	145,00	11,00	09,50	01,50
	P09	145,00	11,00	09,50	01,50
	F10	145,00	11,00	09,50	01,70
	F11	145,00	11,00	09,50	01,70
Quai Warater N°02	F03	130,00	11,00	08,20	02,80
	F04	220,00	11,00	08,20	02,80
Terminal à conteneurs N°03	F01	130,00	10,50	08,30	02,30
	F02	110,00	10,50	08,20	02,30
Mât éloigné	F05	100,00	06,50	06,50	00,00
	F06	170,00	07,00	07,00	00,00

Quais	N° de poste à quai	Longueur (m)	Tirant d'eau nominal (m)	Tirant d'eau actuel (2012) (m)	Ecart (m)
Quai N°04	F19	220,00	09,50	09,10	00,50
	F20	135,00	09,00	08,50	00,50
	F21	130,00	09,00	07,20	01,80
	F22	90,00	10,50	07,20	03,30
Quai Sud N°05	F13	320,00	14,00	13,50	01,50
	P14	380,00	12,50	12,00	00,50
	F15	250,00	12,50	12,00	00,50
	F16	155,00	12,50	10,50	02,00
	F17	130,00	12,50	10,50	02,00
	F18	125,00	12,50	09,50	03,00

LEGENDE

- Quai
- Classe 20'
- Classe de délimitation du port
- Vive de classe de 20'
- Vive d'eau normale en H. d.
- Classement EP-01
- Classement EP-02
- Classement EP-03
- Classement EP-04
- Classement EP-05
- Classement EP-06
- Classement EP-07
- Classement EP-08
- Classement EP-09
- Classement EP-10
- Classement EP-11
- Classement EP-12
- Classement EP-13
- Classement EP-14
- Classement EP-15
- Classement EP-16
- Classement EP-17
- Classement EP-18
- Classement EP-19
- Classement EP-20
- Classement EP-21
- Classement EP-22
- Classement EP-23
- Classement EP-24
- Classement EP-25
- Classement EP-26
- Classement EP-27
- Classement EP-28
- Classement EP-29
- Classement EP-30
- Classement EP-31
- Classement EP-32
- Classement EP-33
- Classement EP-34
- Classement EP-35
- Classement EP-36
- Classement EP-37
- Classement EP-38
- Classement EP-39
- Classement EP-40
- Classement EP-41
- Classement EP-42
- Classement EP-43
- Classement EP-44
- Classement EP-45
- Classement EP-46
- Classement EP-47
- Classement EP-48
- Classement EP-49
- Classement EP-50
- Classement EP-51
- Classement EP-52
- Classement EP-53
- Classement EP-54
- Classement EP-55
- Classement EP-56
- Classement EP-57
- Classement EP-58
- Classement EP-59
- Classement EP-60
- Classement EP-61
- Classement EP-62
- Classement EP-63
- Classement EP-64
- Classement EP-65
- Classement EP-66
- Classement EP-67
- Classement EP-68
- Classement EP-69
- Classement EP-70
- Classement EP-71
- Classement EP-72
- Classement EP-73
- Classement EP-74
- Classement EP-75
- Classement EP-76
- Classement EP-77
- Classement EP-78
- Classement EP-79
- Classement EP-80
- Classement EP-81
- Classement EP-82
- Classement EP-83
- Classement EP-84
- Classement EP-85
- Classement EP-86
- Classement EP-87
- Classement EP-88
- Classement EP-89
- Classement EP-90
- Classement EP-91
- Classement EP-92
- Classement EP-93
- Classement EP-94
- Classement EP-95
- Classement EP-96
- Classement EP-97
- Classement EP-98
- Classement EP-99
- Classement EP-100



PORT D'ANNABA

Direction des Services de Sécurité

Annaba

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Badji Mokhtar-Annaba

Faculté des Sciences Économiques Commerce et
gestion

CONVENTION DE STAGE

ENTRE :

L'établissement universitaire : Université Badji Mokhtar-Annaba
Faculté des Sciences Économiques Commerce et gestion
Sise à
Tel/Fax 038 45 80 03
Email :
Représentée par chef d'établissement

D'une part ;

Et :

L'établissement ou l'administration d'accueil : E.P.A.P
Représenté Par M. Bouaricha Michem Abdelkader
Sis à Saida, Quart. Nord, N° 1232 Annaba à
.....

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

- Article N°1 : Dispositions générales :

La présente convention est régie par les dispositions de l'article 6 du décret exécutif n°13-306 du 24 Chaoual 1434 correspondant au 31 aout 2013 portant organisation des stages pratiques et en milieu professionnel à l'intention des étudiants.

Et de l'arrêté ministériel du 30 Rabie El Aouel correspondant au 21 janvier 2015 relatif à la nature, à modalités d'évaluation, de contrôle et de programmation des stages pratiques et en milieu professionnel à l'intention des étudiants, modifié par l'arrêté du 5 Joumada El Oula 1436 correspondant au 24 février 2015





**ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA
AU SERVICE DE SES HONORABLES CLIENTS**

 : MÔLE CIGOGNE, QUAI NORD
BP : 1232 ANNABA - ALGÉRIE
TEL : 038 45 47 37/38 - FAX: 038 45 47 49
 : EPAN@ANNABA-PORT.COM
 : WWW.ANNABA-PORT.COM



 **ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA**
AU SERVICE DE SES HONORABLES CLIENTS

L'ECHO DE LA CIGOGNE

N°33 - 4^{ème} TRIMESTRE 2022

**L'ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA
PRÉSENTE AU PREMIER SALON RÉGIONAL DES DATTES**



**ENTRETIEN DU DOMAINE
PORTUAIRE**
PRESERVATION ET DEVELOPPEMENT DE L'IN-
FRASTRUCTURE PORTUAIRE
MISSION CAPITALE DE L'EPAN



ACCIDENTS DE TRAVAIL
LES ACCIDENTS DE TRAVAIL
DANS LE MILIEU PORTUAIRE



	Système de Management Q, E	Référence : ERQ 03/06-a
	Situation des navires (navires à quai, navires en rade, mouvements des navires)	Date : Septembre 2017
		Page : ¼

ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA
DIRECTION CAPITAINEURIE

SITUATION DES NAVIRES
JOURNEE DU 09.05.2024

EN RADE :	14	Dont un (01) remorqueur et deux (02) pontons
DIVERS :	00	
HOMOGENE (S) SOLIDE (S) :	05	
HOMOGENE (S) LIQUIDE (S) :	00	
PREVU (S) POUR CHARGEMENT :	02	
RELACHEUR (S) :	04	
DANS LE PORT :	08	
EN OPERATION DE DECHARGEMENT :	03	
EN OPERATION DE CHARGEMENT :	04	
EN ATTENTE / EN SAISIE :	01	
QUITTANT LE PORT DANS LES 24 HEURES :	02	

SITUATION METEOROLOGIQUE :

ETAT DE LA MER :	VENT	PLUVIOMETRIE
-/-	-/-	-/-

LE DIRECTEUR DE LA CAPITAINEURIE



	Système de Management Intégré	Référence : ERQ 01/06-0
	PV CPN	Date : Septembre 2017 Page : 1/2

ENTREPRISE PORTUAIRE DE ANNABA
DIRECTION CAPITAINE

Vu l'ordonnance N° 76/80 du 23 octobre 1976 portant le code maritime
 Vu l'ordonnance N° 75-40 du 17 juin 1975 portant organisations du séjour des marchandises dans le port
 Vu la loi N° 58/05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance N° 76/80 portant le code maritime
 Vu le décret N° 84-120 du 19 05 1984 fixant les attributions du ministère du transport
 Vu le décret exécutif N° 02/01 du 06 janvier 2002, fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports
 Vu le décret n° 86-23 les 05 05 1986 portant modifications du décret 84-12 du 22 janvier 1984 portant organisation et composition du gouvernement
 Vu la décision n° 87-1154 du 14 novembre 1987 relative à la création de la conférence de placement des navires à quai dans chaque port
 Vu les attributions de l'officier de port et ce, en vertu des dispositions du code maritime, et en particulier, de ses articles 933, 934, 935, 937, 938

CONFERENCE DE PLACEMENT DES NAVIRES
JOURNEE DU : 07/05/2024 / A 10H00

DEPART			
NAVIRE	AGENT	POSTE	NBRE REMORQUEURS
MAJESTIC VERA	SEACOM	17	03
CENK S	LOGIMAR	20	02
BLUE BIRD	LOGIMAR	21	02

ENTREE			
NAVIRE	AGENT	POSTE	NBRE REMORQUEURS
ARKLOW WIND	NOURSHIP	17	03
INTREPID	NOSA	15	03

MOUVEMENT				
NAVIRE	AGENT	POSTE ACTUEL	POSTE DESTINATAIRE	NBRE REMORQUEURS
NEANT				

DEHALAGE				
NAVIRE	AGENT	POSTE ACTUEL	POSTE DESTINATAIRE	DISTANCE
NEANT				

LE DIRECTEUR DE LA CAPITAINE

Revue des exigences clients faite séance tenante.
 10H15MIN





قائمة الملاحق

RELACHEURS : 04

N°	NAVIRE	ARRIVEE EN RADE	AGENT	L	T.E	PROVENANCE	DESTINATION	CARGAISON	TONNAGE	OBSERVATION
11	KHERRATA	18.04.2024 18H20	NASHCO	138.9	5.7	ANNABA	ORDRE	BALLAST	-	ATTENTE INSTRUCTION
12	ASIA SPIRIT	27.04.2024	GEMA	177	-	ANNABA	ORDRE	BALLAST	-	ATTENTE INSTRUCTION
13	KAMENARI	05.05.2024 06H15	GEMA	177	-	ANNABA	ORDRE	BALLAST	-	ATTENTE INSTRUCTION
14	CHEIKH BOUAMAMA	07.05.2024 20H15	-	220	-	SKIKDA	ITALIE	GNL	29909 T	MAUVAIS TEMPS



Système de Management Q, E Situation des navires (navires à quai, navires en rade, mouvements des navires)		Référence : ERQ 03/06-a Date : Septembre 2017 Page : 4/4			
ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA DIRECTION CAPITAINERIE					
08.04.2024 A 09H00 09.05.2024 A 09H00					
ENTREES : 01					
NOM DU NAVIRE	HEURE	POSTE	PROVENANCE	JAUGE BRUTE	OBSERVATION
INTREPID	10H15	15	ITALIE	30046	CIMENT
Mouvements des navires					
SORTIES : 02					
NOM DU NAVIRE	HEURE	POSTE	DESTINATION	JAUGE BRUTE	OBSERVATION
CENK S	17H15	20	ORDRE	25278	BALLAST
TQ SAPMSUN	18H30	13	RADE ANNABA	24822	RADE ANNABA
Mouvements des navires					
MOUVEMENTS : 00			DEHALAGES : 00		
NEANT			NEANT		



Système de Management Q, E
Situation des navires
navires à quai, navires en rade, mouvements des navires

Référence : ERQ 03/06-a
Date : Septembre 2017
Page : ¼

**ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA
DIRECTION CAPITAINE**

JOURNEE DU 09.05.2024

NAVIRES EN RADE : 14

N°	NAVIRE	PREVISION D'ARRIVEE	ARRIVEE EN RADE	PREVISIONS D'ENTREE	AGENT	ARMATEURS	L	T.E	PROVENANCE	PAVILLON	CARGAISON	TONNAG
01	BC ZOE	-	26.04.2024 08H45	-	GEMA	BC ZOE SHIP	176	9.8	ROUEN	PANAMA	BLE TENDRE	31500T
02	AMIRA MARYANA	-	28.04.2024 05H30	-	GEMA	MARYANA SHIP	175.5	9.7	UKRAINE	ST MARIN	BLE TENDRE	31300 T
03	DENSA DULPHIN	-	30.04.2024 16H40	-	GASS	DULPHIN SHIP	189.99	5.95	ESPAGNE	MALTE	CLINKER	45000 T
04	LJUTTA	-	30.04.2024 22H00	-	GEMA	LJUTTA SHIP	176.82	7.6	BULGARIE	ST VINCENT	BLE TENDRE	31500 T
05	GANG HANG MAO 6 (Remorqueur) + ZHE SAM BO 203 (PONTON)	-	30.04.2024 10H20	-	BOULKEROUA R	HARBERD CO	72.77	3.7	PORT ANNABA	PANAMA	TRAVAUX D'EXTENSION DU PORT	-
06	GANG HANG MAO 6 (Remorqueur)	-	30.04.2024	-	BOULKEROUA R	HARBERD CO	28	2	PORT ANNABA	PANAMA	TRAVAUX D'EXTENSION DU PORT	-
37	GANG HANG MAO6 (remorqueur) + FANG BO 87 (PONTON)	-	30.04.2024	-	BOULKEROUA R	HARBERD CO	52.8	3.7	PORT ANNABA	PANAMA	TRAVAUX D'EXTENSION DU PORT	-
18	TCZEW	-	03.05.2024 19H00	-	SEACOM	POLSTEAM	179.9	6.5	DIENDJEN	LIBERIA	-	33000 T
19	MERCURIUS	07.05.2024 01H00	07.05.2024 00H30	-	GEMA	MERCURIUS SHIP	180	9.6	ROUMANIE	ILES MARSHALL	BLE TENDRE	31499.73
0	TQ SAMSUN	-	08.05.2024 19H30	-	GEMA	HGE LTD	177	9.7	RADE ANNABA	TURQUIE	-	30000 T

Situation des navires
navires à quai, navires en rade, mouvements des navires

Date : Septembre 2017
Page : 2/4

**ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA
DIRECTION CAPITAINE**

JOURNEE DU 09.05.2024

NAVIRES A QUAI : 08

POSTE A QUAI	N O	NAVIRE	AGENT	ARMATEURS	PAVILLON	PROVENANCE	CARGAISON / TONNAGE	L	DATE D'ARRIVEE EN RADE	DATE ET HEURE D'ACCOSTAGE	PREVISION DE SORTIE
06	A	GOURAYA	NASHCO	CNAN NORD	ALGERIE	TUNISIE	BALLAST	127.5	-	26.10.2023 15H15	-
07	D	BBC VENUS	GEMA	VENUS SHIP	LIBERIA	AUSTRALIE	BLE DUR 31500T	179.9	22.04.2024 19H00	05.05.2024 08H30	13.05.2024
8/9	D	NEW VICTORY	GEMA	NEW VICTORY SHIP	BELIZE	TURQUIE	LEGUMES SECS 20000 T	169.5	-	14.03.2024 16H16	20.05.2024
12	D	ALK YONIS	GEMA	ALK SHIP	LIBERIA	ROUEN	BLE TENDRE 31500 T	180	18.04.2024 03H30	30.04.2024 19H50	10.05.2024
14	C	SPL HUDSON	GASS	LIGHT NAVIGATION SHIPHARTS GEMELSCHAFT	ILES MARSHALL	MAROC	CLINKER 38400 T	190	-	08.05.2024 10H15	12.05.2024
15	C	INTREPID	NOSA	ARKLOW SHIP	MALTE	ITALIE	CIMENT 47880 T	190	-	01.05.2024 22H45	08.05.2024 07H10
17	C	ARKLOW WIND	NOURSHIP	ARKLOW SHIP	IRLANDE	TURQUIE	PHOSPHATE 16200 T	149.5	-	06.05.2024 23H55	10.05.2024
19	C	BREB COURTSEY	NOURSHIP	BRIK SHIP	PORTUGAL	SKIKDA	PHOSPHATES 5300 T	108	-	-	09.05.2024

*JAGUAR Export
BROS Courtsey Right
Sortie
DANSA Dolphin*

	Système de management intégré	CODE :+A4189-H4210 ERO 03/7-a
	Feuille de Répartition Moyen Matériel	Date édition : septembre 2017
		Page : page 1 sur 1

Date :16/05/2024
Shift Matin

Poste	Type et Nombre de Chariots	Navire
22	02 STACKERS + 04 MAFIS SR	ATLANTIC NORTH
14	03 CHOULEURS	BAO HE LING
TC	02 MAFIS	VISIT

Chef de département Manutention

Date :16/05/2024
Shift Matin

Poste	Grues Electriques et Mobiles Sur Navires	
7	02 GRUES 42T + 64T	AMIRA MARYANA

Chef de département Manutention

